MANUEL D'ENTRETIEN ET D'UTILISATION

SR BV

MAN019.004

JANVIER 2010

Ce document ne peut être reproduit ou communiqué sans la permission de SODIKART.

CONFIGURER LE KART SELON LES INSTRUCTIONS DU MANUEL
UTILISER DES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE SODIKART

SOMMAIRE SR BV

CONSIGNES DE SECURITE 3

RECEPTION

1- RECEPTION DE VOTRE SR BV 4

2- OUTILLAGE DE MONTAGE 5

3- PRODUITS D'ENTRETIEN 5

ORDRE DE MONTAGE 6

4- MONTAGE DE LA COLONNE ET DU VOLANT 7-8

5- MONTAGE DU RESERVOIR ET DU RECUPERATEUR 9

6- MONTAGE DU SIEGE ET DES RAIDISSEURS 10-12

7- MONTAGE DES CARROSSERIES KG 13-15

8- DEMARRAGE DE VOTRE SR BV 16

REGLAGES STANDARD

9- TABLEAU DES REGLAGES STANDARD 17

10- REGLAGE DU TRAIN AVANT 18-23

11- REGLAGE DU TRAIN ARRIERE 24-26

12- REGLAGE DU SIEGE 27

13- REGLAGE DU REPARTITEUR DE FREIN 28

ENTRETIEN

14 LES PNEUS 29-30

15- REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREINS 31

16- PURGE DES FREINS 32-33

17- NETTOYAGE DU CHASSIS 34

18- RECAPITULATIF D'ENTRETIEN 35

19- DEPISTAGE DES PANNES 36

Ce document ne peut être reproduit ou communiqué sans la permission de SODIKART.

Vous avez décidé d'acquérir un châssis SODI ; nous tenons à vous remercier de la confiance que vous nous témoignez.

Votre SR BV a été développé dans un souci de performance et de sécurité.

Il est issu de l'expérience de SODIKART et des dernières recherches au plus haut niveau de la compétition.

Ce manuel contient des instructions pour monter et entretenir votre matériel dans les règles de l'art.

La sécurité sur une piste de karting est une affaire individuelle et collective à la fois : prendre soin de votre SR BV est le premier garant de votre sécurité et de celle des autres pilotes.

Le manuel contient également des recommandations de réglages.

Elles ont pour but de vous permettre d'exploiter tout le potentiel du SR BV.

Sportivement,

Sodi

CONSIGNES DE SECURITE.

Le kart SR BV a été conçu pour le loisir et la haute compétition.

Sa conception, en conformité avec les règlements de la **CIK / FIA** en vigueur, assure une sécurité optimum dans des conditions normales d'utilisation.

Les performances exigent que le matériel soit à tout moment en parfait état de fonctionnement.

- **Pour votre sécurité et celle des autres pilotes, respecter scrupuleusement:**

- Les instructions de montage.
- Les instructions de réglage.
- Les instructions d'entretien périodique.

- **Attacher une attention particulière aux indications précédées des mentions suivantes :**

NOTE : **Fournit des informations utiles.**

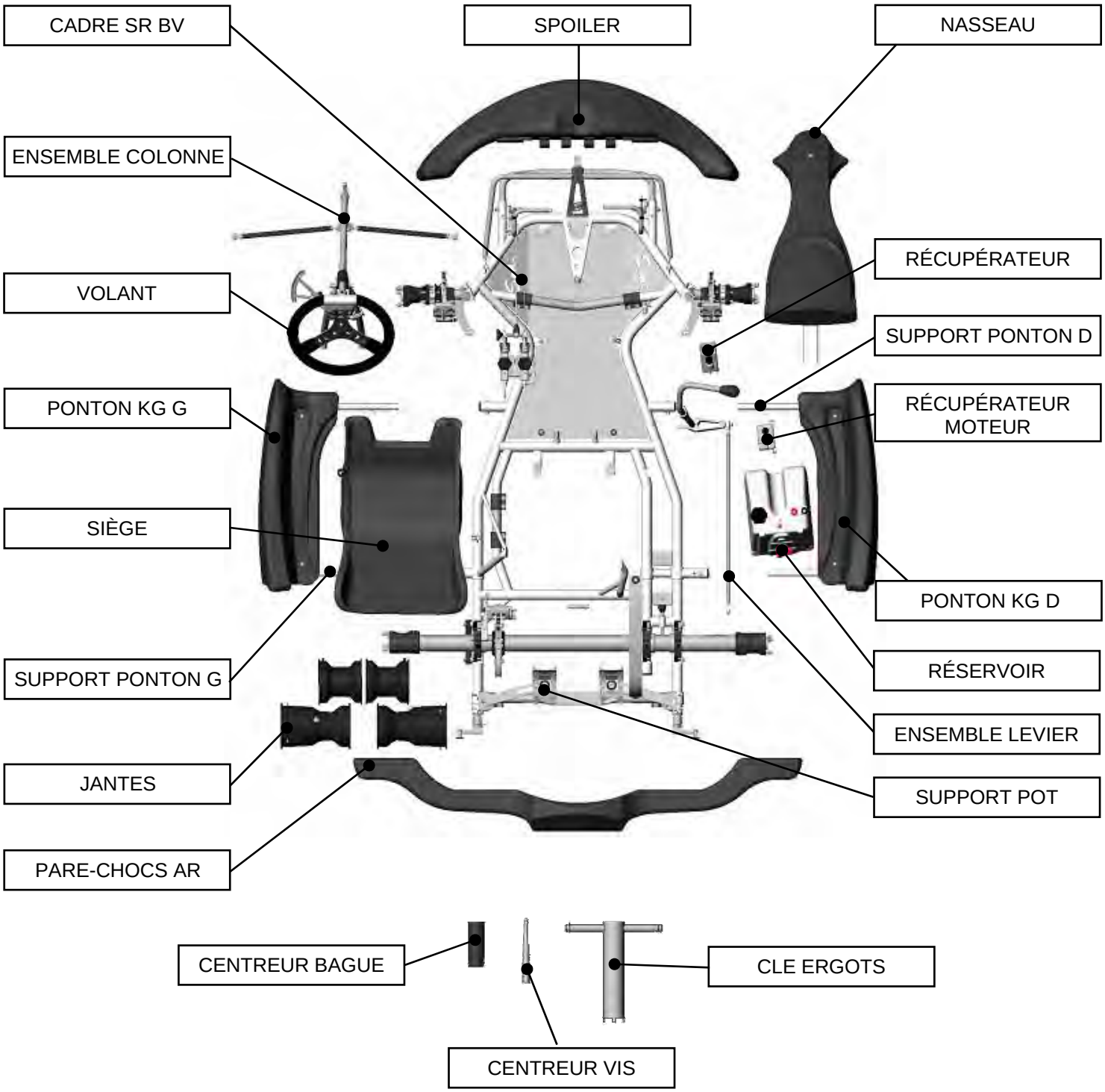
⚠ ATTENTION ⚠ : **Signale une forte possibilité de blessures corporelles graves si les instructions ne sont pas suivies.**

➢ En cas de problème ou pour toute question concernant votre châssis, prenez conseil auprès du réseau **SODIKART**

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Le châssis SODI est conçu pour assurer un service fiable dans des conditions normales d'utilisation. Avant d'utiliser ce kart, veuillez lire et assimiler le contenu de ce manuel. A défaut, vous vous exposeriez à des dommages et une usure prématurée de l'équipement.**
- ✓ **Le châssis SODI doit être utilisé uniquement sur une piste homologuée et par un pilote détenteur d'une licence de la Fédération de Karting du pays d'utilisation en cours de validité.**
- ✓ **Toujours effectuer les contrôles préliminaires avant de mettre le kart en circulation sur la piste. Il vous sera ainsi possible d'éviter un accident ou des dommages à l'équipement.**
- ✓ **Avant la mise en route, pour éviter tout risque d'incendie, placer le kart à au moins un mètre des bâtiments. Ne jamais placer d'objets inflammables près du kart.**
- ✓ **Si de l'essence a été renversée, bien nettoyer et attendre que les vapeurs d'essence se soient dissipées avant de mettre le kart en circulation sur la piste.**
- ✓ **Les enfants et les animaux domestiques doivent être tenus à distance du kart et de la piste.**
- ✓ **Ne jamais laisser quiconque utiliser le kart sans s'assurer au préalable que le pilote a eu connaissance de toute les instructions de sécurité et qu'il porte bien les protections adéquates.**

1- RECEPTION DE VOTRE CHASSIS SR BV



NOTE :

A la réception de votre châssis contrôler la présence des éléments ci-dessus

POUR LES REFERENCES VOUS REPORTER À L'ECLATE.

2-OUTILLAGE DE MONTAGE ET DE REGLAGE

DESIGNATION	DIAM		REFERENCE
- Clé allen en T	diam. 4		OU 911.002
- Clé allen en T	diam. 5		OU 911.003
- Clé allen en T	diam. 6		OU 911.004
- Clé allen en T	diam. 8		OU 911.005
- Clé en T creuse	diam. 8		OU 912.004
- Clé en T creuse	diam. 10		OU 912.001
- Clé en T creuse	diam. 11		OU 912.002
- Clé en T creuse	diam. 13		OU 912.003
- Clé à ergots	M20	fournie avec le châssis	OU 914.003
- Centreur bagues	Moyeux	fourni avec le châssis	OU 931.007
- Centreur vis	Fusée	fourni avec le châssis	OU 931.006

3- PRODUITS D'ENTRETIEN

- Nettoyant kart : (peinture - plastique) : **LU 832.007**
- WD 40 **LU 833.003**
- Graisse à chaîne. **LU 822.002**

NOTE :

POUR D'AUTRES OUTILS, ACCESSOIRES ET EQUIPEMENTS, CONSULTEZ LE CATALOGUE ITAKA

ORDRE DE MONTAGE ET INSTRUCTIONS

COLONNE ET VOLANT (chapitre 4).

RESERVOIR ET RECUPERATEUR (chapitre 5).

SIEGE ET RAIDISSEURS (chapitre 6).

CARROSSERIES KG UNICO (chapitre 7).

NOTE :

PRECAUTIONS ET PRECONISATIONS :

Ne serrez pas excessivement vis et / ou écrous

Couple de serrage : diam. 6 = 1 à 1,2 m.kg
Couple de serrage : diam. 8 = 1,2 à 2.37m.kg
Couple de serrage : diam. 10 = 2.37 à 4.77m.kg

Pour les vis sans écrou, 1 goutte de frein filet faible (**LU 861.001**)

Graisser les éléments tournants, palier de direction, câble de gaz, rotules….

4- MONTAGE DE L'ENSEMBLE COLONNE ET VOLANT.

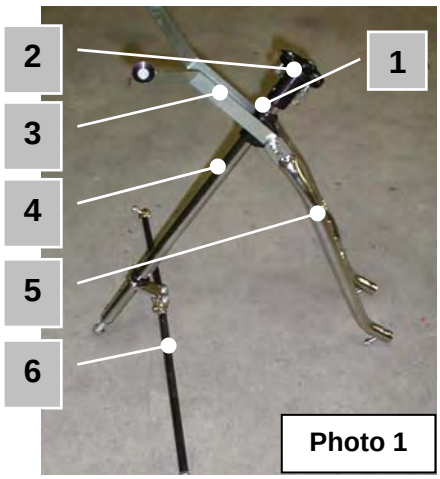


Photo 1

L'ENSEMBLE SE COMPOSE :

- D'un support plastique (1).
- D'un support volant (2).
- De deux pattes nasseau (3).
- D'une colonne (4).
- D'un support colonne (5).
- De deux biellettes + rotules (6).
- **Relever l'ensemble colonne comme sur la photo 1.**

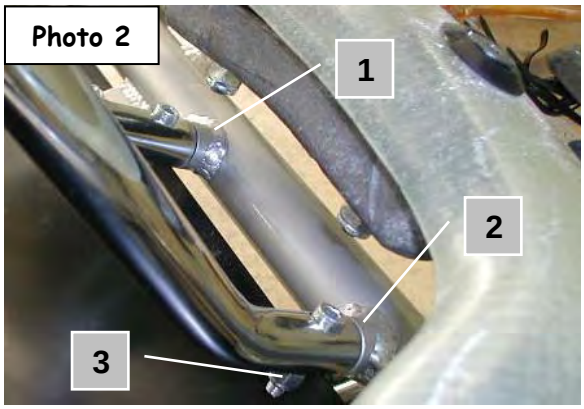


Photo 2

4.1 MONTAGE SUPPORT COLONNE (PHOTO 2)

- Prendre l'ensemble et positionner le support de colonne dans les deux canons (1) et (2).
- Passer les vis (3) + écrou nylstop dans le même sens que sur la photo 2.
- Serrer l'ensemble.

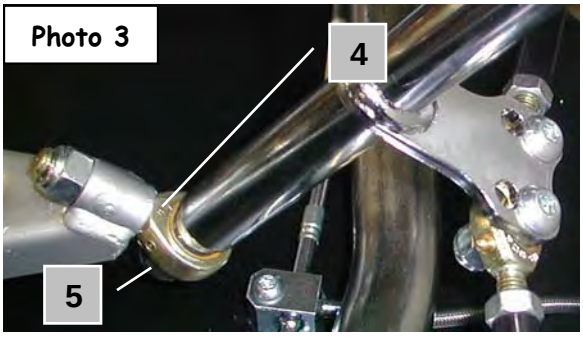


Photo 3

4.2 MONTAGE DE LA COLONNE (PHOTO 3)

- Passer l'extrémité filetée de la colonne dans la rotule (4).
- Visser l'écrou (5).
- Serrer l'ensemble.

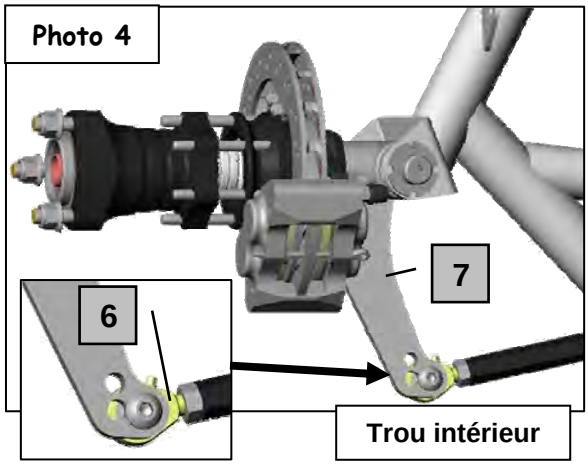


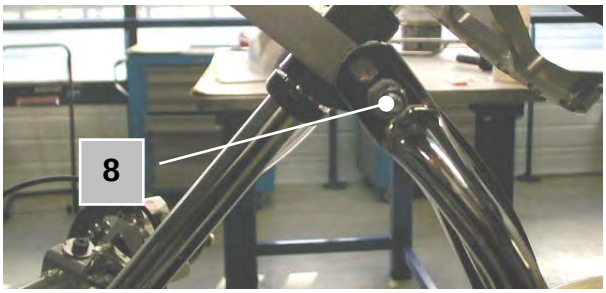
Photo 4

4.3 MONTAGE DES BIELLETTES (PHOTO 4)

Après avoir coupé le rilsan qui maintient les fusées lors de la livraison :

- Positionner les rotules de biellettes (6) sur la face supérieure du bras de fusée (7).
- Passer la vis dans le bras de fusée.
- Positionner la rondelle sur la rotule et passer l'ensemble dans la vis.
- Visser l'écrou et serrer l'ensemble.

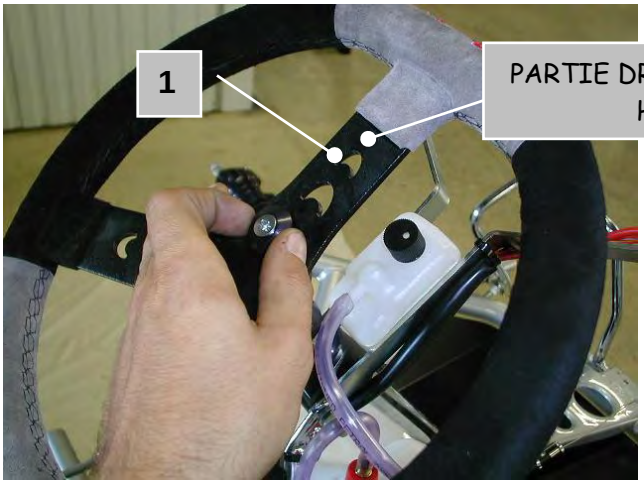
4.4 SERRAGE DU SUPPORT COLONNE PLASTIQUE.

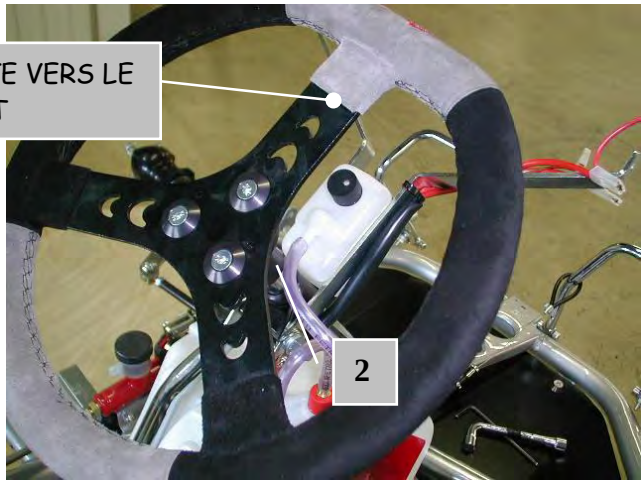


Après avoir effectué les trois étapes précédentes :

- Serrer la vis (8).

4.5 MONTAGE DU VOLANT





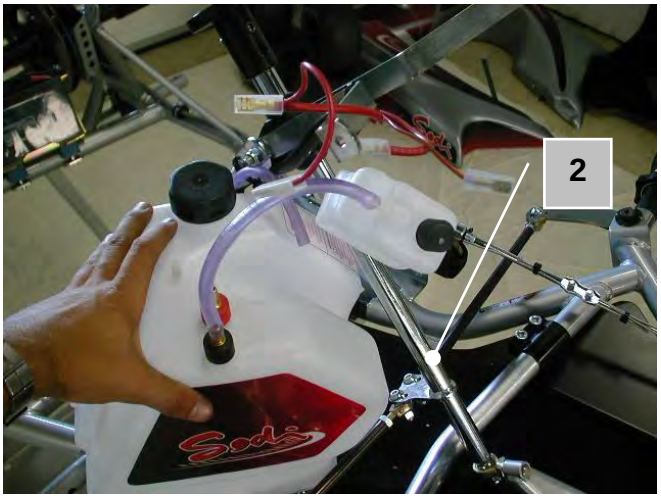
- Serrer le volant (1) avec les 3 vis sur le support (2).
- Serrer le support sur la colonne de direction.

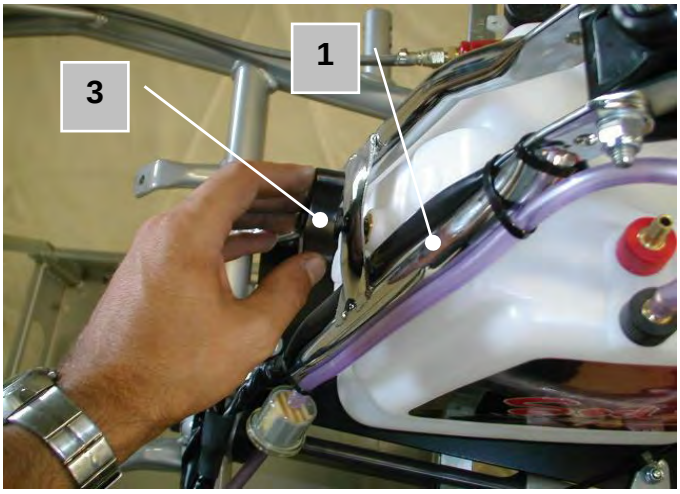
Vérification : Assurez-vous qu'une fois l'ensemble monté le volant peut tourner librement d'un quart de tour à gauche puis à droite.

⚠ ATTENTION ⚠

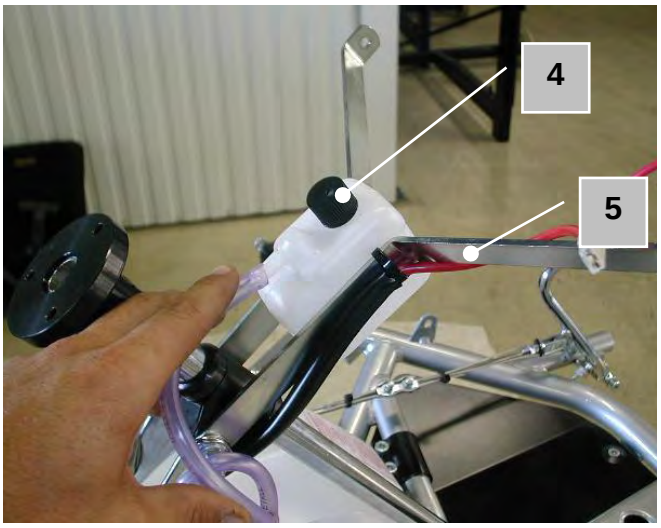
✓ **Une direction mal montée et mal réglée peut entraîner un accident, c'est pourquoi nous vous recommandons de vérifier systématiquement les serrages et réglages de la direction.**

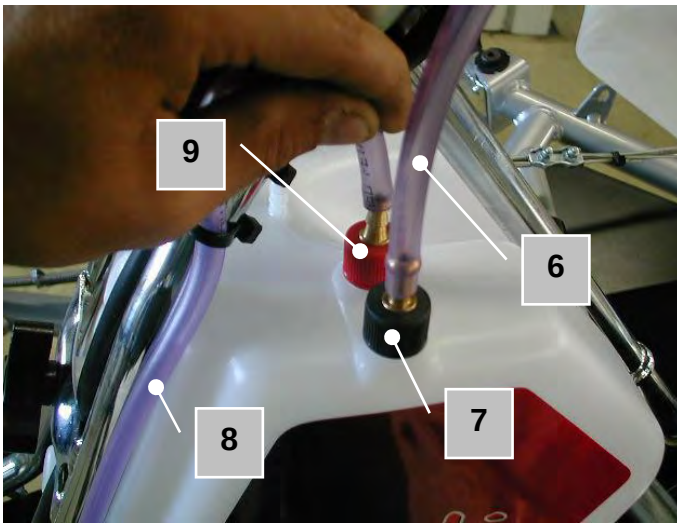
5- MONTAGE DU RESERVOIR ET DU RECUPERATEUR





- Passer le réservoir entre le support colonne (1) et la colonne (2) (voir photos)
- Serrer le réservoir avec l'écrou papillon (3)



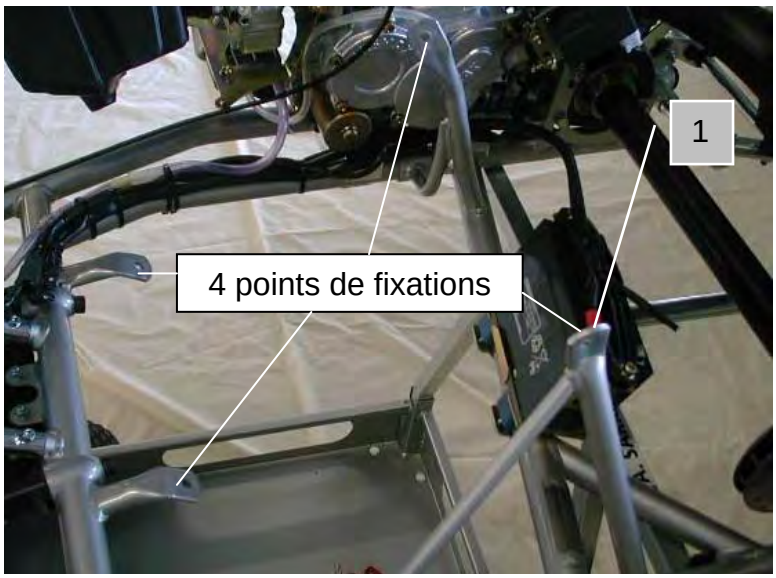


- Positionner le récupérateur (4) entre les supports nasseau (5).
- Brancher la durite du récupérateur (6) sur le retour (7).
- Brancher la durite d'arrivée d'essence (8) sur le plongeur rouge (9).

NOTE :

- **CONTROLER LA PRESENCE DU PLONGEUR SUR LA BAGUE ROUGE.**

6-MONTAGE DU SIEGE ET DES RAIDISSEURS



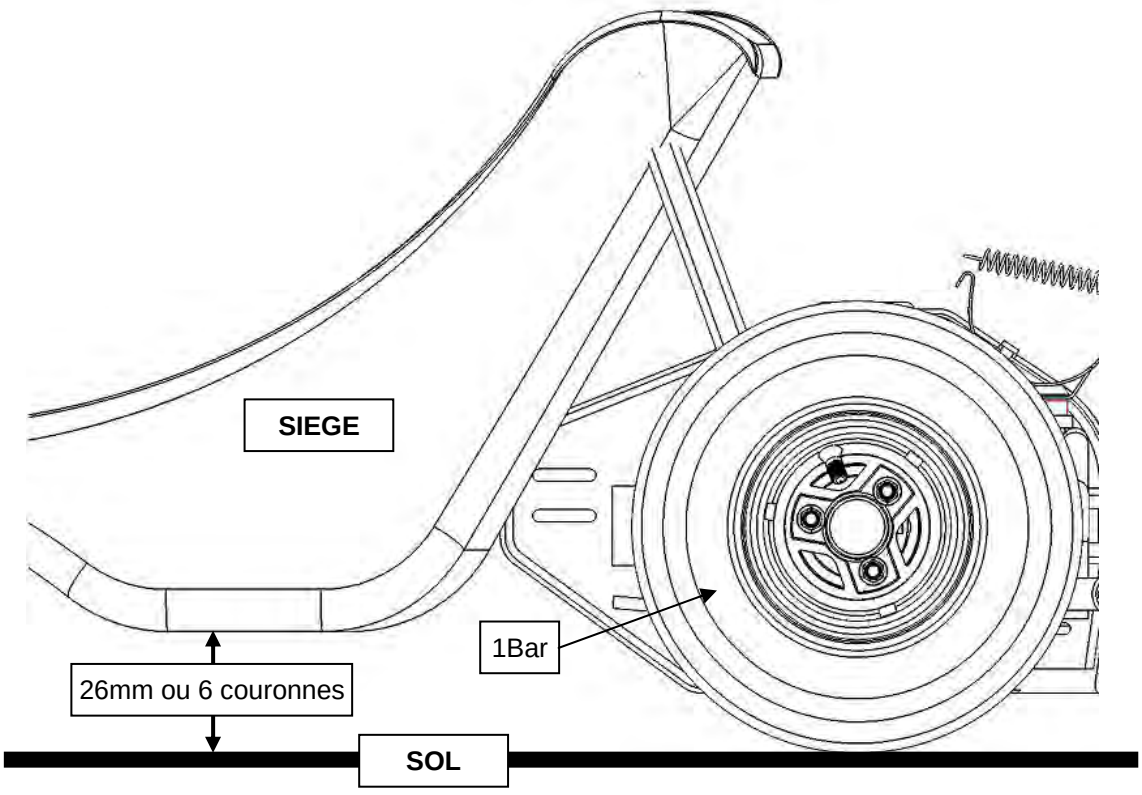
Les cotes de montage qui suivent correspondent au réglage standard préconisé par Sodikart pour votre châssis SR BV.

Ecarter ou resserrer les pattes de fixation latérale (1) en fonction de la largeur de votre siège.

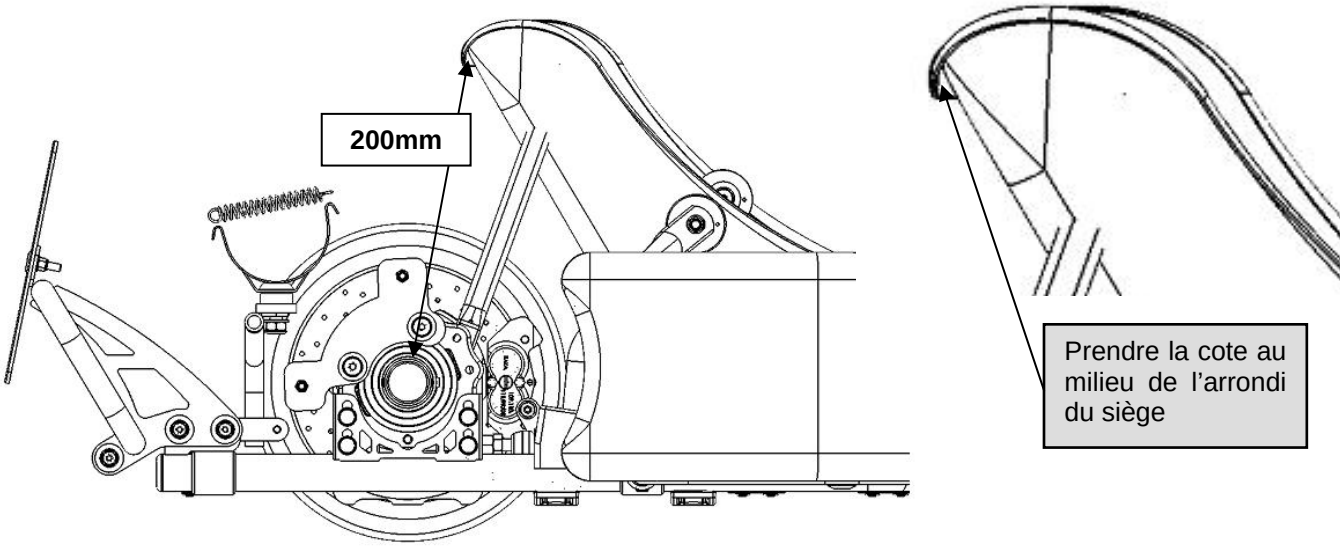
Caler par des rondelles du kit de fixation de siège fourni.

- **Les cales du kit de fixation répondent à la réglementation CIK / FIA et FFSA.**

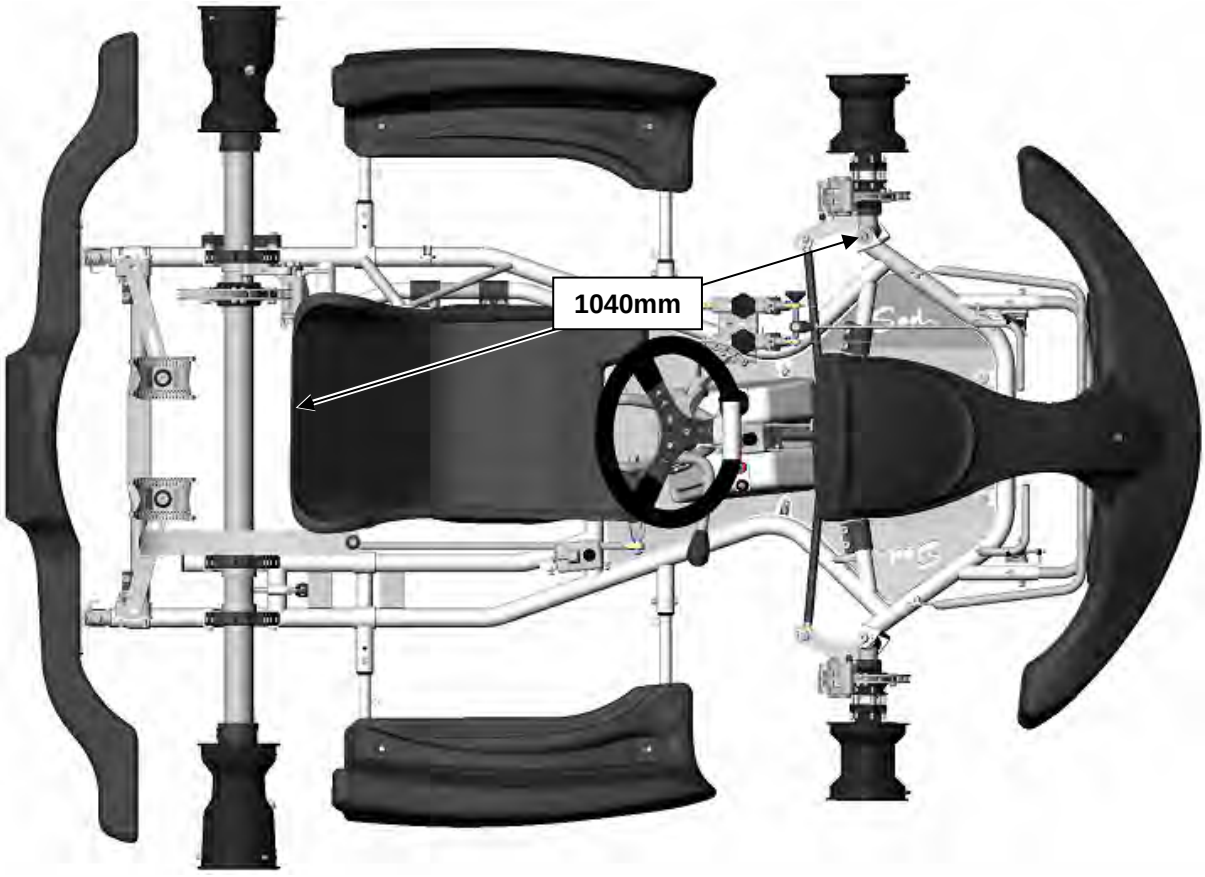
6-1 GARDE AU SOL



6-2 COTE DE L'ARBRE ARRIERE AU MILIEU DE L'ARRONDI DU SIEGE.



6-3 COTE DE L'AXE DE LA CHAPE GAUCHE AU MILIEU DE L'ARRONDI DU SIEGE.



6-4 MONTAGE DES RAIDISSEURS DE SIEGE.

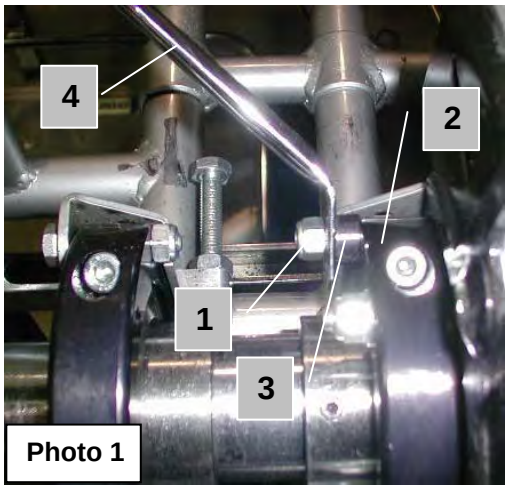


Photo 1

MONTAGE PARTIE BASSE (PHOTO 1)

1- Passer la vis (1) dans le trou du support roulement (2).

2- Mettre une entretoise (3) en appui sur le support roulement.

3- Passer le raidisseur de siège (4).

4- Pré serrer l'ensemble.

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR BV

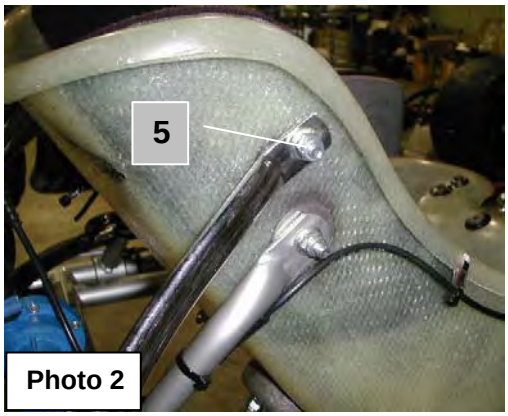


Photo 2

MONTAGE PARTIE HAUTE (PHOTO 2)

5- Positionner le raidisseur en partie haute.

6- S'assurer qu'il n'y a pas de contact avec le coude d'échappement et les autres pièces du moteur.

Si nécessaire cintrer légèrement le raidisseur

7- Percer le baquet au diamètre 8.5. (5)

8- Mettre une vis + une rondelle cuvette.

9- Serrer l'ensemble (haut et bas).

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR BV

POUR LES TYPES DE RAIDISSEURS SE REFERER A L'ECLATE SR BV ET AU CATALOGUE ITAKA

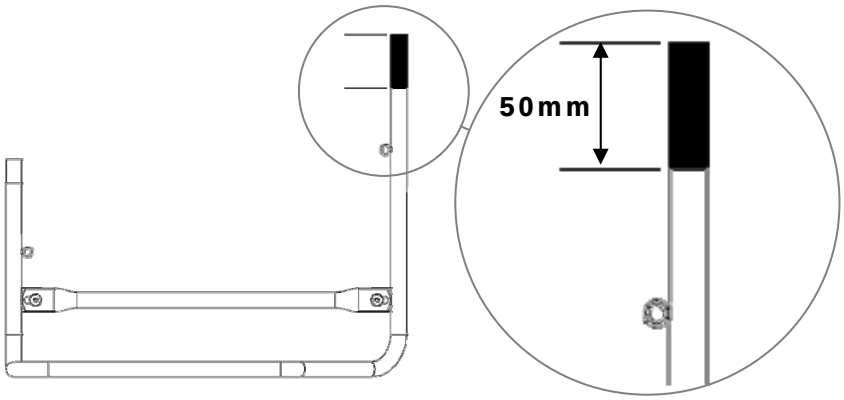
7-MONTAGE DES CARROSSERIES KG.

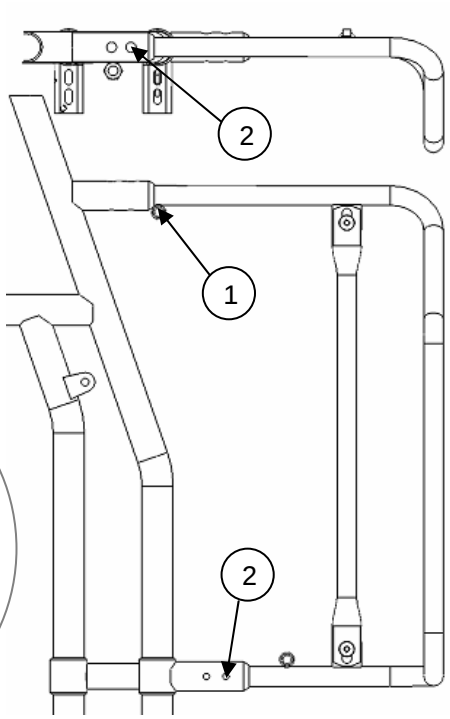
7-1 PREPARATION DES SUPPORTS CARROSSERIE KG

Afin de respecter les cotes de réglementation CIK/FIA concernant les carrosseries, une préparation des supports selon les schémas ci dessous est nécessaire. Le non respect de ces cotes peut entraîner un déclassement lors d'une compétition.

7-1-1 SUPPORT PONTON KG

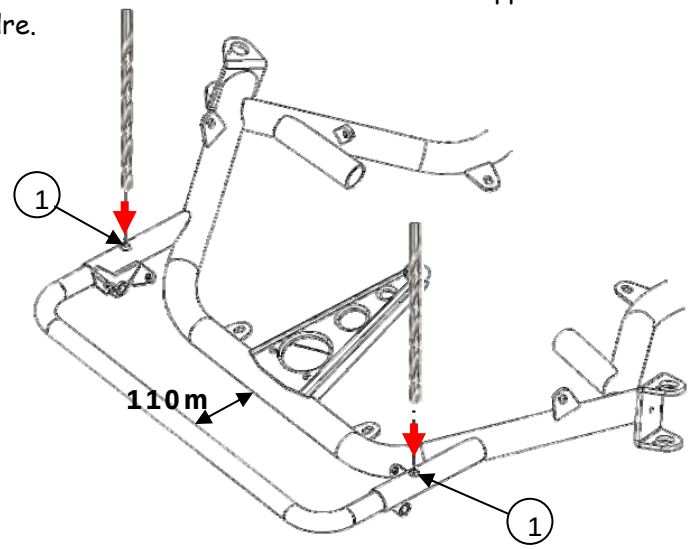
1. Couper 50 mm à l'extrémité la plus longue. *(voir image ci-dessous)*
2. Insérer le support ponton dans les manchons du cadre jusqu'à ce que l'anneau (1) du support ponton vienne en butée contre le manchon avant. *(Voir image de droite).*
3. Percer à l'aide d'un foret de Ø6.5mm le support ponton et les manchons en utilisant comme guide les trous (2) du cadre.



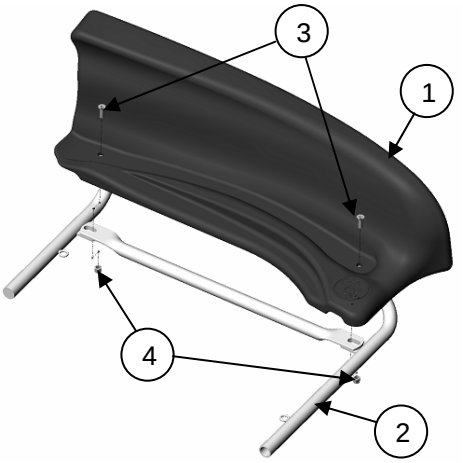


7-1-2 SUPPORT DE SPOILER INFÉRIEUR

1. Placer le support de spoiler inférieur à 110mm du cadre.
2. Percer à l'aide d'un foret Ø6.5mm les deux trous du support en utilisant comme guide les trous (1) du cadre.



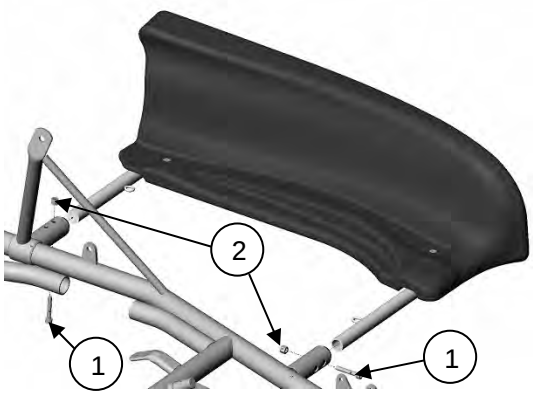
7-2 MONTAGE PONTON SUR FIXATION



- Positionner le ponton (1) sur son support (2).
- Placer les vis (3) à travers le ponton (1) et le support (2).
- Serrer l'ensemble à l'aide des écrous (4).

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR.

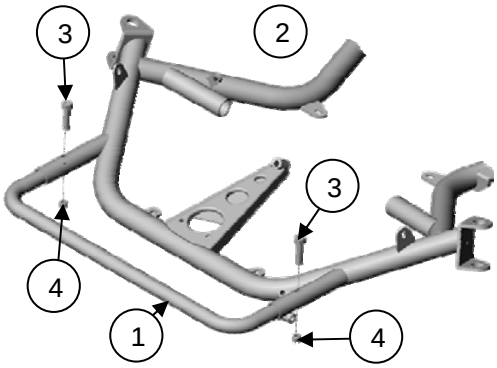
7-3 MONTAGE SUR LE CHÂSSIS



- Vérifier que les manchons soit bien mis sur le cadre.
- Insérer l'ensemble dans les manchons.
- Serrer l'ensemble à l'aide des vis (1) et écrous (2).

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR.

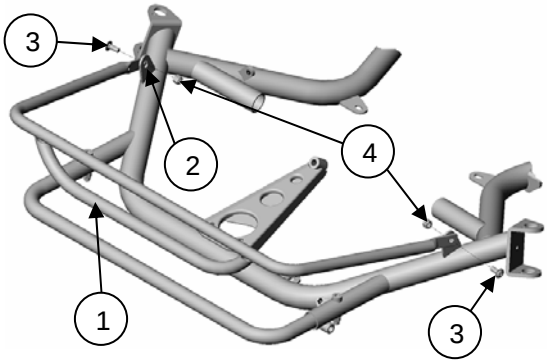
7-4 MONTAGE FIXATION INFERIEURE DE SPOILER



- Insérer la fixation inférieure de spoiler (1) dans la traverse avant du cadre (2).
- Serrer l'ensemble à l'aide des vis (3) et écrous (4).

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR.

7-5 MONTAGE FIXATION SUPERIEURE SPOILER



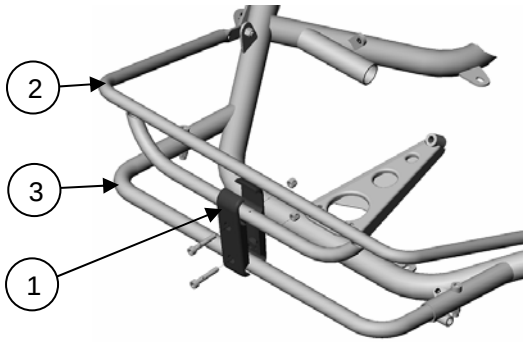
- Positionner la fixation supérieure de spoiler (1) sur la face extérieure des pattes (2).
- Serrer l'ensemble à l'aide des vis (3) et écrous (4).

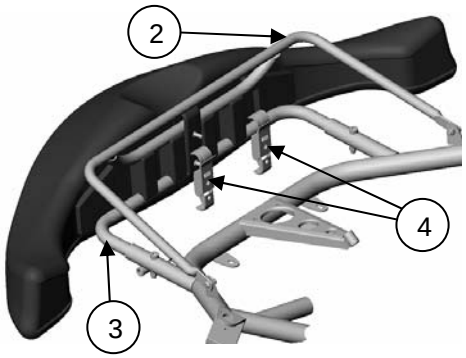
Pour la visserie se référer à l'éclaté SR.

7-6 MONTAGE DU SPOILER

- Monter le kit de fixation spoiler (1) entre la fixation supérieure (2) et la fixation inférieure (3) de spoiler à l'aide de deux vis et deux écrous.
- Placer les brides (4) entre les fixations de spoiler (2) et (3), puis serrer l'ensemble.

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR.

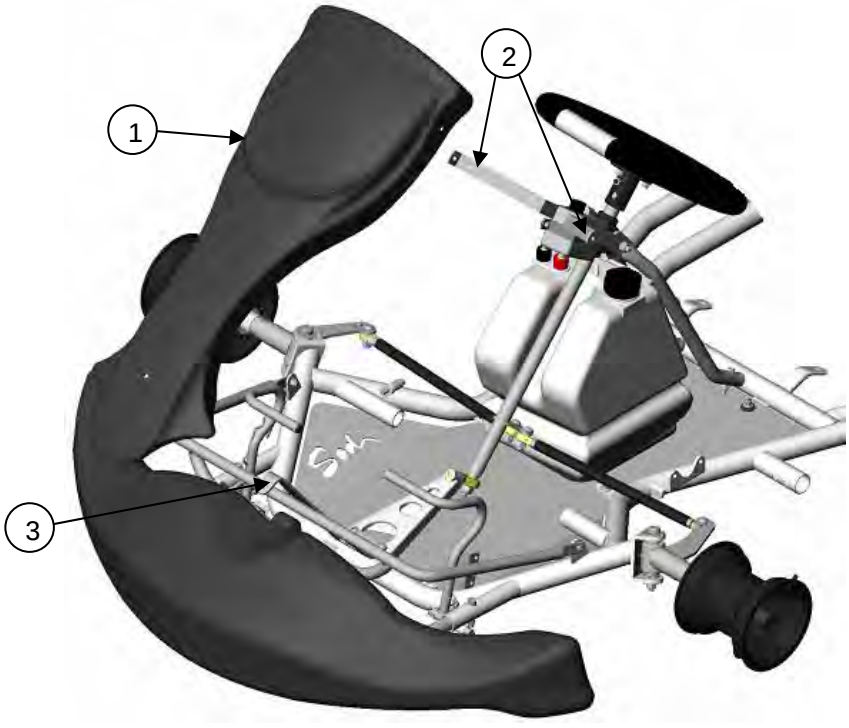




7-7 MONTAGE DU NASSEAU

- Positionner le nasseau (1) sur les fixations haute de nasseau (2) et la fixation basse de nasseau (3).
- Tracer les 3 points de perçage sur le nasseau (1).
- Percer à l'aide d'un foret Ø6.5mm
- Placer le nasseau (1) sur ces fixations (2) et (3)
- Monter le nasseau (1) sur ces fixations (2) et (3) à l'aide des vis, écrous et rondelles.

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR.



8- DEMARRAGE DE VOTRE SR BV

CONSIGNES DE SECURITE AUX PILOTES

AVERTISSEMENT

VOTRE KART NE DEVRA ETRE UTILISE QUE SUR UN CIRCUIT HOMOLOGUE PAR LA CIK/FIA OU PAR LA FEDERATION DE KARTING DE VOTRE PAYS ET PAR UN PILOTE DETENTEUR D'UNE LICENCE DE LA FEDERATION DE KARTING EN COURS DE VALIDITE.

PROTECTION DU PILOTE

Avant de prendre la piste, il est impératif que vous soyez muni des protections suivantes :

- Casque intégral homologué adapté à la tête du pilote, sanglé, visière fermée. Se reporter au règlement **CIK/FIA (obligation)**
- Combinaison homologuée CIK / FIA niveau 1 ou niveau 2. **(obligation)**
- Gants. **(obligation)**
- Minerve homologuée. **(obligation)**
- Protège-côtes suivant le gabarit du pilote par rapport à la taille du baquet (recommandé).
- Combinaison de pluie avec fermetures étanches (quand nécessaire).

SELECTIONNER LES EQUIPEMENTS PARMI CEUX HOMOLOGUES CIK / FIA DU CATALOGUE ITAKA

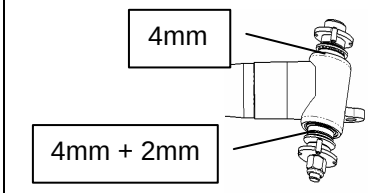
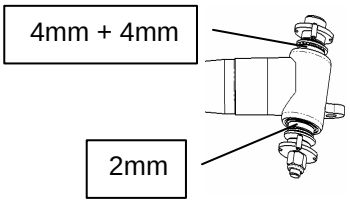
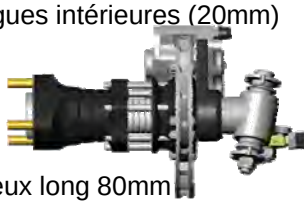
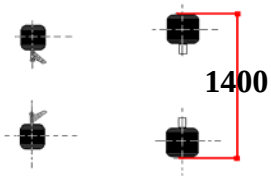
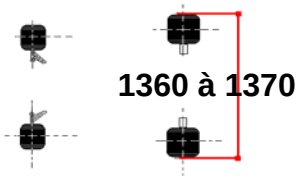
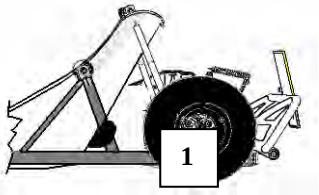
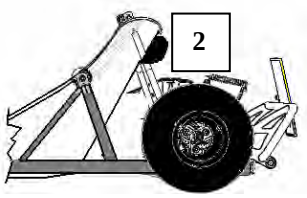
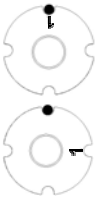
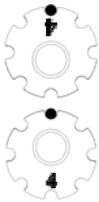
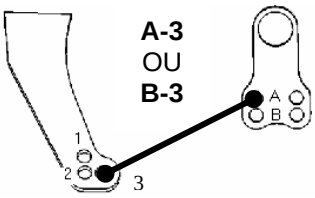
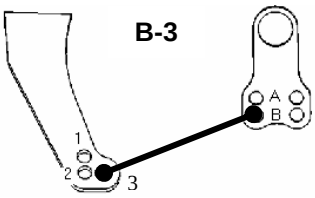
INTERDICTION DE CONDUIRE A TOUT PILOTE :

- Portant une écharpe ou un foulard car il y a risque d'enroulement avec les éléments tournants du kart.
- Ayant les cheveux longs dépassant du casque.
- Portant des vêtements flottants.
- Ayant un comportement anormal.
- Sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue.

⚠ ATTENTION ⚠

✓ **Il est fondamental que toutes ces mesures de sécurité soient respectées avant la mise en circulation du kart sinon vous vous exposeriez à un risque d'accident mortel.**

9-REGLAGES STANDARD DU CHASSIS SR BV

	SEC	PLUIE
HAUTEUR DE FUSEE		
REGLAGE VOIE AVANT	2 bagues intérieures (10mm) Moyeux long 80mm	2 bagues intérieures (20mm)  Moyeux long 80mm
REGLAGE VOIE ARRIERE		
POSITION DE L'ARBRE	HAUT 	HAUT
REPARTITION DES MASSES		
POSITION DES EXCENTRIQUES	 Excentrique 1° HAUT Repère vers l'avant AV AR BAS Repère vers le châssis	 Excentrique 4° HAUT Repère vers l'avant AV AR BAS Repère vers l'arrière
POSITION FUSEE / COLONNE		
DOUBLE BERCEAU LATERAL LAME COUTEAU ARRIERE	**ENLEVER** le double berceau latéral **ENLEVER** la lame arrière	**METTRE** le double berceau latéral **METTRE** la lame arrière horizontalement

10- REGLAGE DU TRAIN AVANT

10.1 RÉGLAGE DE LA LARGEUR DES VOIES

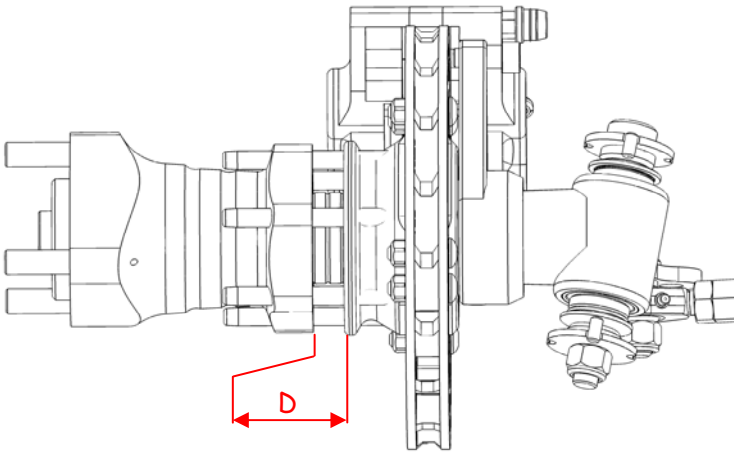
Le réglage de la largeur du train avant se fait à l'aide de plusieurs entretoises (une entretoise de 15mm et trois entretoises de 5mm pour chaque fusée.), et de deux type de moyeux (moyeu court: 60mm ou moyeu long: 80mm).
Plus le train avant est élargi, plus la direction est dure, et plus le train avant est étroit, plus la direction est légère.

PISTE SÈCHE

Il est conseillé de régler le train avant avec 10mm d'entretoises (D) coté chape, et d'utiliser des moyeux longs.

Lorsque votre châssis est équipé d'un frein avant, le réglage des voies avant est limité. Il ne doit pas avoir plus de 20mm d'entretoises côté chape sur chaque fusée.

Si vous souhaitez augmenter ou diminuer l'adhérence du train avant il suffit d'augmenter ou de réduire la largeur des voies à l'aide des entretoises et des moyeux.

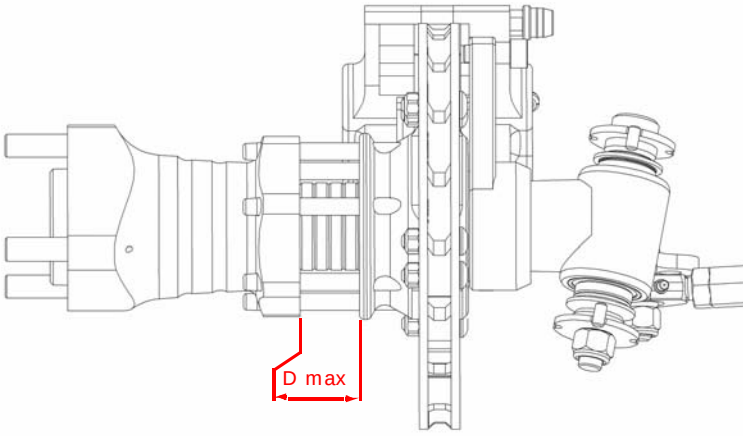


PISTE MOUILLÉE

Il est conseillé de régler le train avant avec 20mm d'entretoises (Dmax) côté chape, et d'utiliser des moyeux longs.

Lorsque votre châssis est équipé d'un frein avant, le réglage des voies avant est limité. Il ne doit pas avoir plus de 20mm d'entretoises côté chape sur chaque fusée.

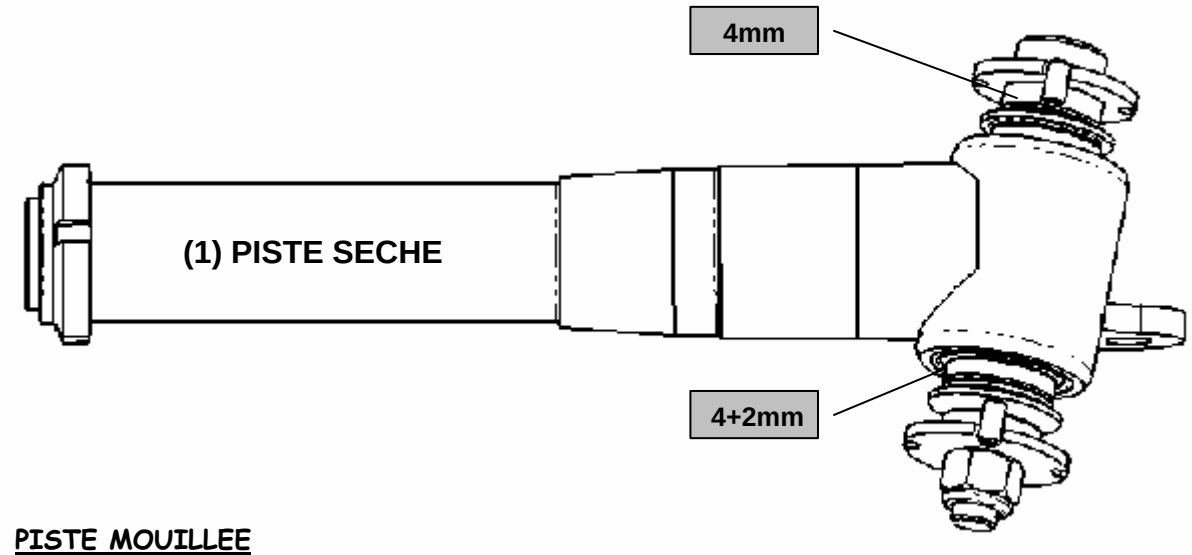
Si vous souhaitez augmenter ou diminuer l'adhérence du train avant il suffit d'augmenter ou de réduire la largeur des voies à l'aide des entretoises et des moyeux.



10.2 REGLAGE DE LA HAUTEUR DU TRAIN AVANT

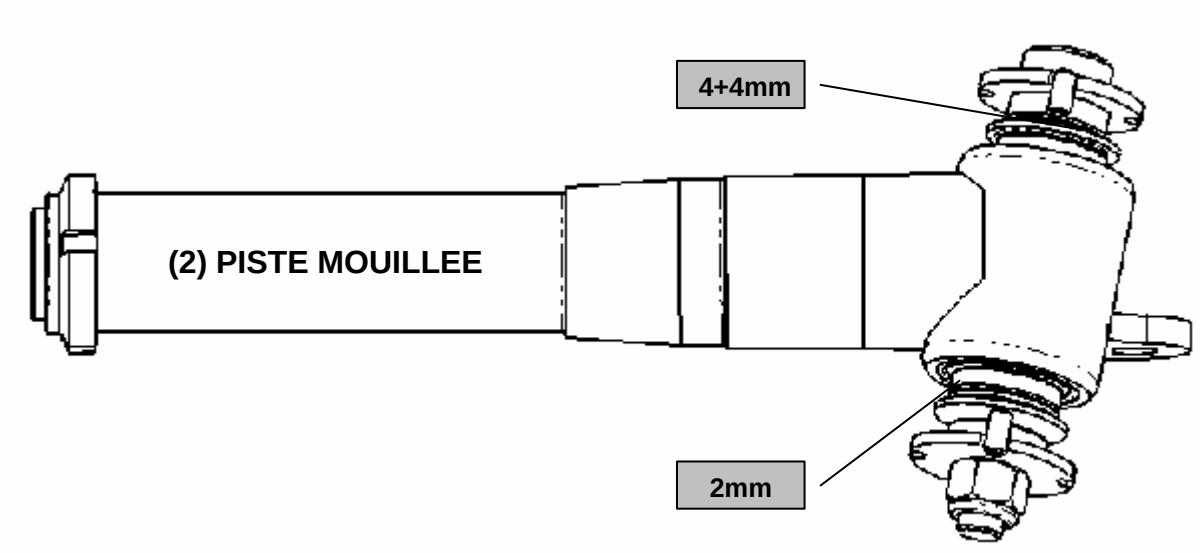
PISTE SECHE

- Sur piste sèche, monter une entretoise de 4mm en haut et une de 4+2mm en bas (1).



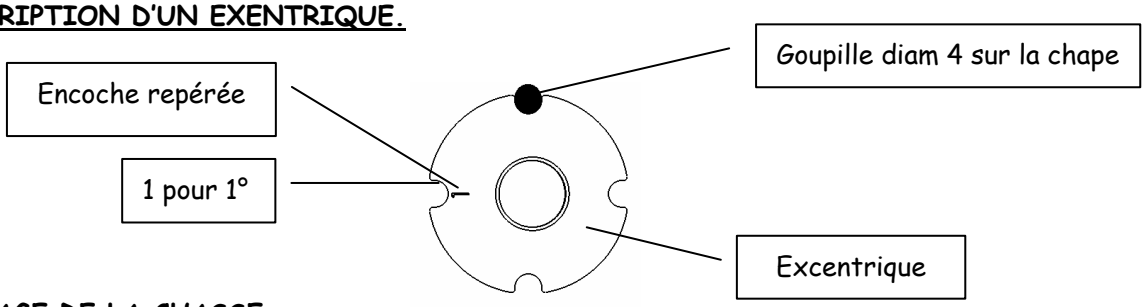
PISTE MOUILLEE

- Sur piste mouillée, monter les entretoises de 4mm + 4mm en haut et une de 2mm en bas (2).
- Le réglage piste sèche (1) peut également convenir sur piste mouillée.



10.3-REGLAGE DE L'ANGLE DE CHASSE ET DU CARROSSAGE

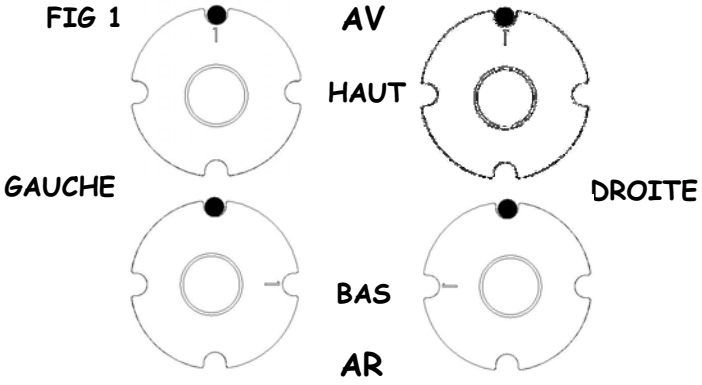
DESCRIPTION D'UN EXENTRIQUE.



REGLAGE DE LA CHASSE

FORTE CHASSE

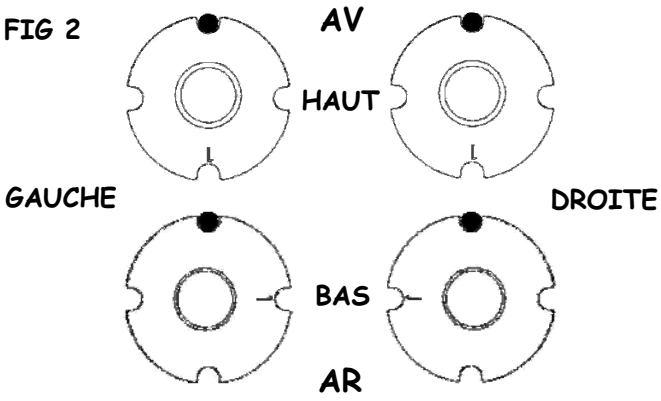
FIG 1



Excentriques du haut :
Le repère est positionné sur la goupille Ø4.
(vers l'avant du châssis).

FAIBLE CHASSE

FIG 2



Excentrique du haut :
Le repère est positionné à l'opposé de la goupille Ø4.
(vers l'arrière du châssis).

REGLAGE STANDARD (fig. 1)

- Le réglage standard se fait avec les excentriques de 1° montés en forte chasse. (fig. 1)

AUGMENTER L'ANGLE DE CHASSE (fig. 1)

- Même position que le réglage forte chasse avec excentrique de 2°.
  Dans les cas extrêmes utiliser les excentriques de 3°, 4° ou supérieurs

DIMINUER L'ANGLE DE CHASSE (fig. 2)

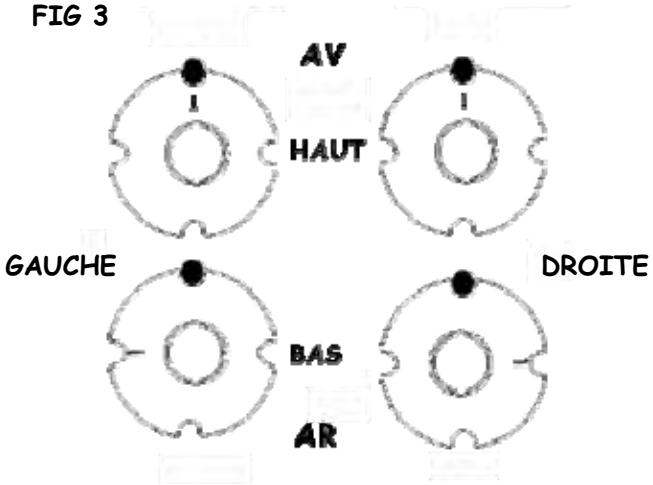
- Même position que le réglage faible chasse, avec excentriques 2°ou 3°, éventuellement degrés supérieurs dans les cas extrêmes.

REGLAGE DU CARROSSAGE

TRAVAILLER SUR L'EXCENTRIQUE DU BAS :

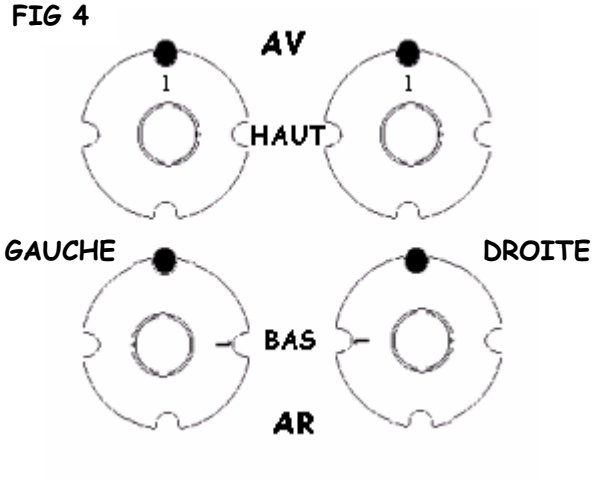
PLUS DE POSITIF

FIG 3



PLUS DE NEGATIF

FIG 4



Excentrique du bas :

- L'encoche repérée est positionnée vers l'extérieur du châssis

Excentrique du bas :

- L'encoche repérée est positionnée vers l'intérieur du châssis

REGLAGE STANDARD (correspond fig. 4)

AUGMENTER L'ANGLE DE CARROSSAGE (fig 4)

- Même position que la figure 4 en remplaçant l'excentrique de 1 en bas par l'excentrique de 2.

DIMINUER L'ANGLE DE CARROSSAGE (fig 3)

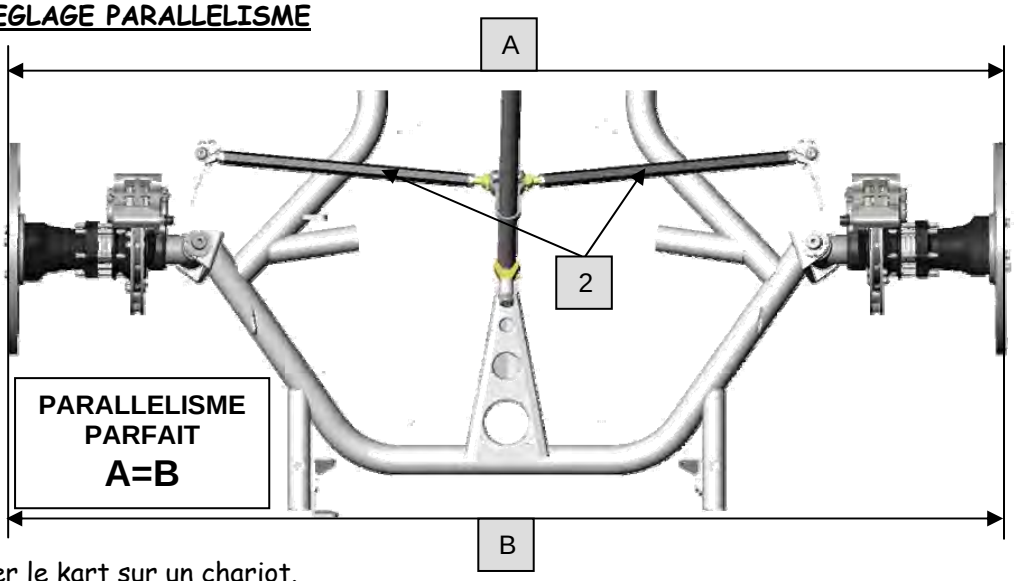
- Même position que le réglage (fig 3).

POUR DES CONDITIONS EXTREMES IL EXISTE DES EXCENTRIQUES DE DEGRES SUPERIEURS, CONSULTER LE CATALOGUE ITAKA.

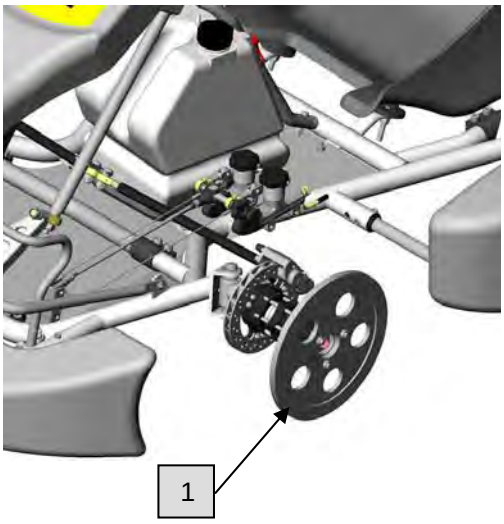
NOTE :

- **Il est fréquent qu'un peu de carrossage négatif améliore les performances du SR BV.**

10.4 REGLAGE PARALLELISME



1. Poser le kart sur un chariot.
2. Une fois les roues retirées, positionner l'appareil de réglage (1) voie avant (disponible dans le catalogue ITAKA).
3. Desserrer les contre-écrous de chaque biellette (2)
   - **Attention** contre-écrou côté fusée pas à droite, contre-écrou côté colonne de direction pas à gauche.
4. Positionner la branche supérieure du volant du kart bien dans l'axe de la colonne.
5. **Mesurer A et B à l'aide d'un mètre rouleau. Puis régler les biellettes pour obtenir A=B avec un entraxe rotules 1.5mm plus grand à droite qu'a gauche.**
6. Lorsque A=B le parallélisme est parfait, il ne vous reste plus qu'à resserrer les 2 contre- écrous de chaque biellette (2).
7. Retirer l'appareil de réglage (1) et remonter les roues gauche et droite en prenant garde au sens de rotation indiqué sur le flanc des pneus.
8. Revisser l'écrou de chaque roue, serrer à fond, puis desserrer ¼ de tour de façon à ne pas comprimer le roulement de la roue.



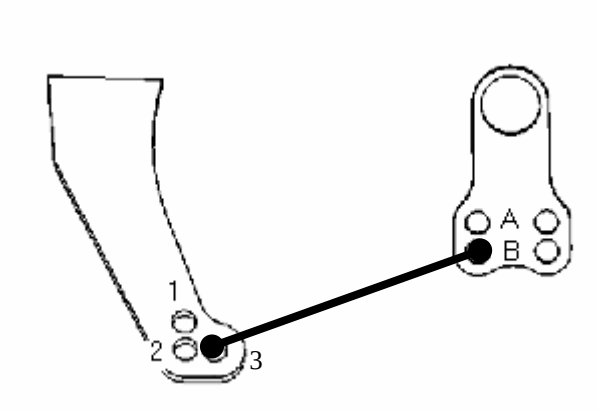
NOTE :

- **Sur piste mouillé réglage conseillé : B+7mm que A.**
- **N'oubliez pas de resserrer les 2 contre-écrous sur chaque biellette, sinon le parallélisme se dérèglera au bout de quelques minutes.**
- **Le parallélisme s'effectue après chaque intervention sur le train avant. C'est à dire après chaque choc sollicitant le train avant ou toutes autres interventions sur celui-ci.**

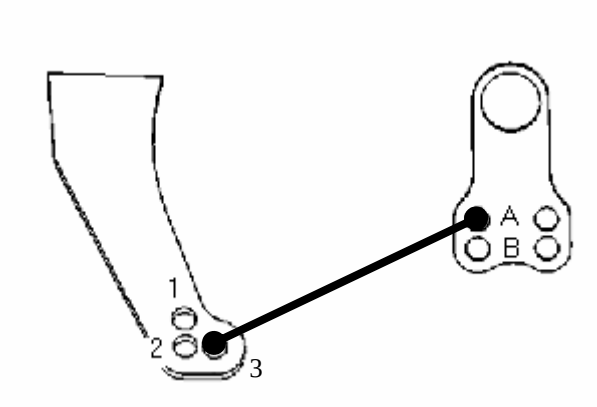
⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Ne jamais rouler avec un kart dont les roues n'auraient pas été serrées, cela pourrait provoquer un accident grave.**
- ✓ **S'assurer que chacune des rotules soit vissée d'au moins 5 tours dans les biellettes.**

10.5- REGLAGE POSITION FUSEES / COLONNE



REGLAGE B-3



REGLAGE A-3

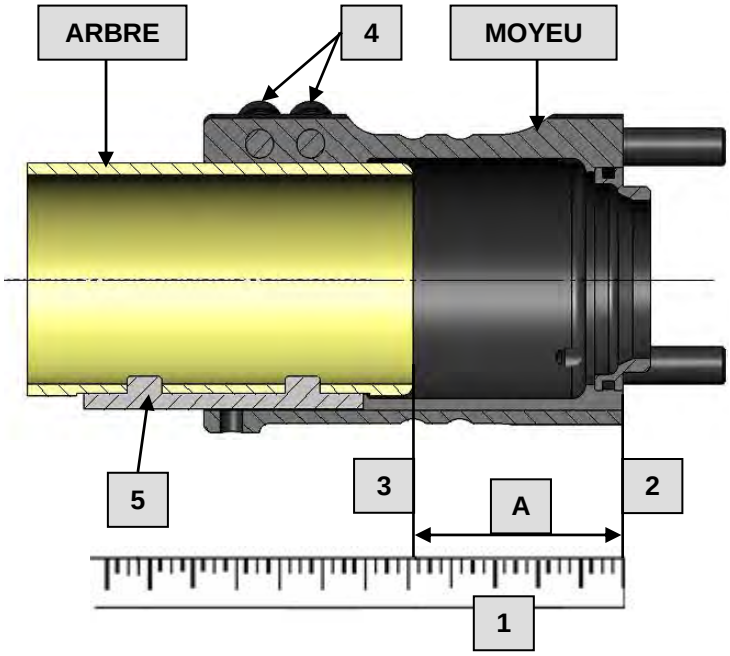
- Direction plus démultipliée et plus légère.

DECONSEILLE SOUS LA PLUIE

11- REGLAGE DU TRAIN ARRIERE

11-1 REGLAGE MOYEUX

1. Poser le kart sur un chariot
2. Dévisser les 3 écrous nylstop de chaque roue arrière avec une clé de dimension correcte puis retirer les 2 roues.
3. Munissez-vous d'un réglet (1) ou de tout autre outillage de mesure (Jauge de profondeur) et mesurez la cote **A** à partir de la base du moyeu (2) et de l'extrémité de l'arbre (3).
4. Desserrer les vis CHC (4) du moyeu avec une clé de dimension correcte jusqu'à ce que celui-ci puisse coulisser le long de l'arbre (3) et de la clavette (5).
5. Amener le moyeu (2) à la cote souhaitée toujours avec le réglet (1) positionné en base de moyeu (2).
6. Resserrer et bloquer les vis CHC (4), opérer de même sur l'autre moyeu.
7. Remonter les 2 roues en prenant garde au sens de rotation indiqué sur le flanc des pneus. Resserrer les écrous nylstop et les bloquer.



NOTE :

- **Une cote de largeur de voie arrière se prend de l'extérieur de la jante gauche à l'extérieur de la jante droite.**
- **Un train arrière trop large aura tendance à glisser dans les courbes (survirage) et un train arrière trop étroit aura tendance à talonner.**

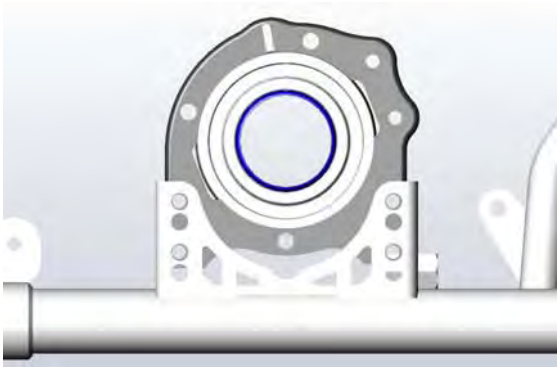
⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Ne jamais rouler avec le kart dont les roues ou moyeux n'auraient pas été serrés, cela pourrait provoquer un accident grave.**
- ✓ **Vérifier que la clavette du moyeu est bien dans son logement.**
- ✓ **Ne pas sortir les moyeux au-delà de la cote maximum.**

11-2 POSITION DE L'ARBRE ARRIERE

- **Une garde au sol plus élevée correspond à plus de grip.**
- **Une garde au sol plus faible correspond à plus de glisse.**

Sur la plupart des circuits, la position appropriée de l'arbre est la position haute. Ceci correspond à une position basse du châssis par rapport au sol.



11-3 TYPE D'ARBRE

La rigidité de l'arbre arrière joue un rôle important dans la tenue de route.

ARBRE DIAMETRE 50 : STANDARD DUR **Q 30** Disponible dans le catalogue ITAKA.

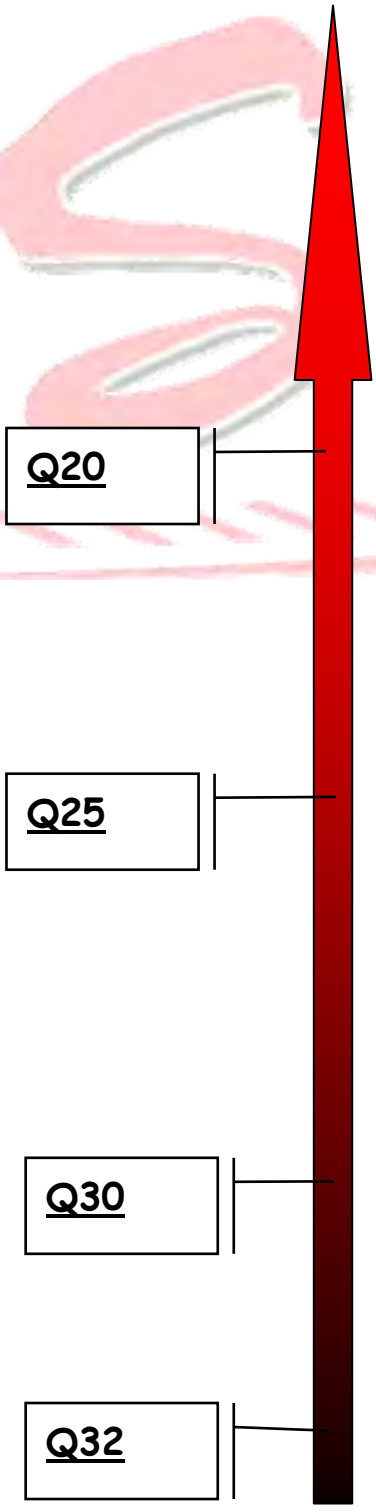
ARBRE DIAMETRE 50 : MEDIUM **Q 25** Disponible dans le catalogue ITAKA.

- **Un arbre plus souple est adapté aux conditions fort grip** (chaleur ou gomme sur la piste).
- **Un arbre dur ou extra dur est adapté pour des conditions de pluie ou de manque de grip.**

Pour tirer le meilleur parti de votre kart, faire des essais avec des arbres de différentes raideurs :

Se reportez au tableau de la page suivante.

ARBRES Sodi DIAMETRE 50



Q20 — SOUPLE (Déconseillé sur les châssis SR BV)

Q25 — MEDIUM

Q30 — DUR

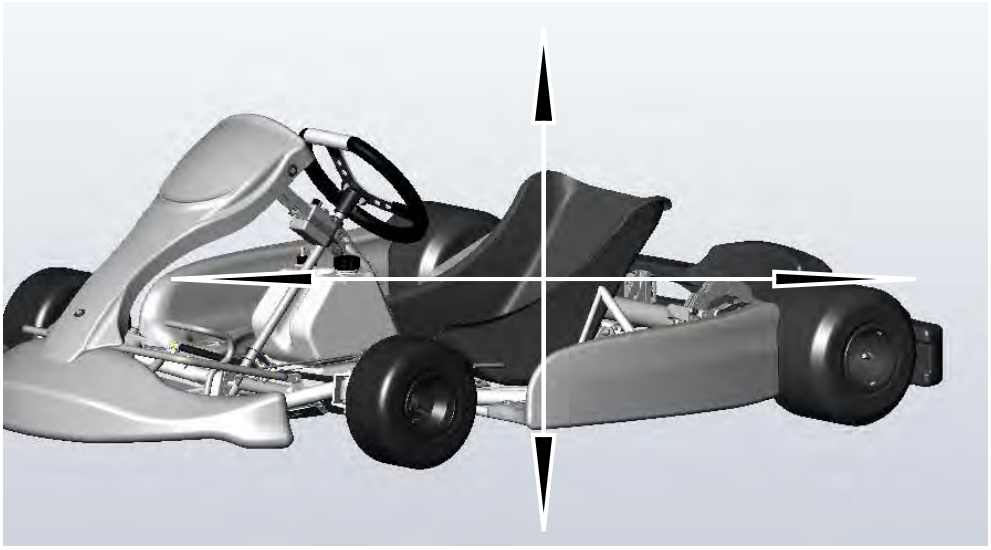
Q32 — EXTRA DUR

12- REGLAGE DU SIEGE

LA POSITION DU SIEGE

La répartition du centre de gravité est déterminante sur le comportement d'un kart. La position du siège est le principal moyen de faire varier ce centre de gravité. Cette position influe sur la répartition des masses entre l'essieu avant et arrière. Elle conditionne directement le comportement sous-vireur ou survireur du châssis.
Selon votre poids, votre taille, votre style de pilotage, la répartition idéale peut changer un peu.

Par rapport à la position standard effectuée dans le chapitre « montage siège », le déplacement du siège entraîne les effets suivants :



SIEGE AVANCE :
Plus de train avant (moins de sous-virage) ; permet de corriger un train avant manquant de précision, mais retarde le moment où il est possible d'accélérer dans le virage, (Arrière plus glissant).

SIEGE RECULE :
Moins de train avant (plus de sous-virage), Arrière moins glissant.

SIEGE PLUS BAS :
Diminution des appuis. A appliquer sur une piste trop accrocheuse.

SIEGE PLUS HAUT :
Augmentation des appuis. A essayer sur une piste très glissante, et recommandé parfois sous la pluie.

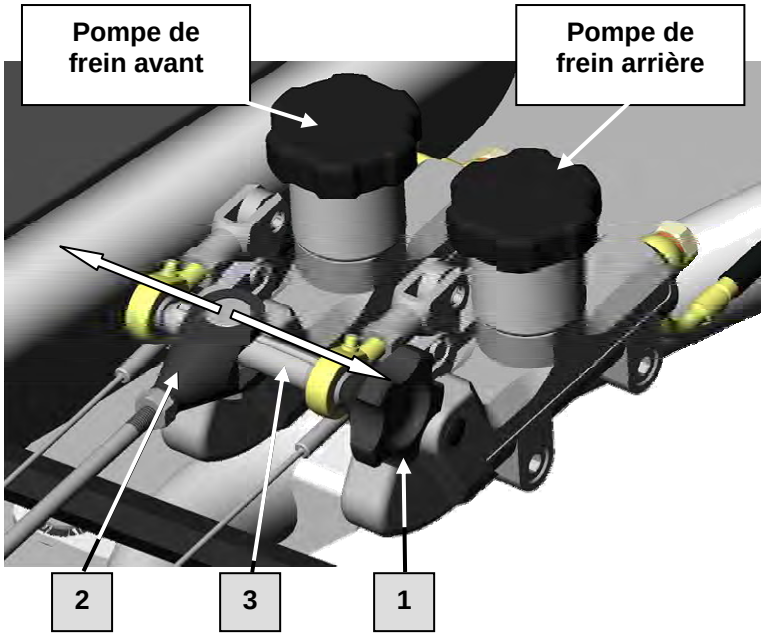
Utiliser toujours un raidisseur de siège à gauche et un raidisseur de siège à droite pour une performance optimale du châssis SR BV sur pratiquement tous les types de circuits.

13-REGLAGE DU REPARTITEUR DE FREINAGE

LE REPARTITEUR PERMET D'AUGMENTER VOTRE FREINAGE
SUR L'AVANT OU SUR L'ARRIERE.

REGLAGE STANDARD

- Le répartiteur est positionné au milieu de l'axe (3) se qui correspond à un freinage moyen de l'arrière et de l'avant.



REPARTIR LE FREINAGE SUR L'AVANT

1- Tourner la mollette (1) dans le sens anti-horaire.

2- Le répartiteur (2) se déplace vers la pompe de frein avant.

3- Le kart freinera plus de l'avant.

REPARTIR LE FREINAGE SUR L'ARRIERE

1- Tourner la mollette (1) dans le sens horaire.

2- Le répartiteur (2) se déplace vers la pompe de frein arrière.

3- Le kart freinera plus de l'arrière.

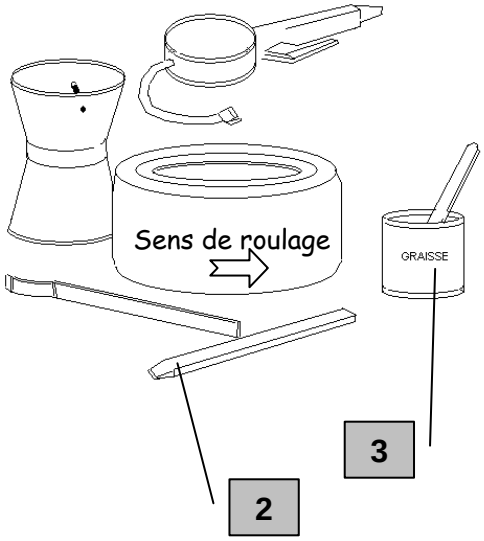
⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Le frein d'un kart est l'un des éléments majeurs de sécurité. Si jamais le système de freinage est défectueux ou que vous ayez le moindre doute ne jamais mettre le kart en service.**
- ✓ **Un service de freinage non conforme peut entraîner un accident mortel.**
- ✓ **Ne jamais réparer une pompe vous même – Retournez la à Sodikart.**

14- LES PNEUS

14-1 CHANGEMENT DES PNEUMATIQUES :

1. Poser le kart sur un chariot.
2. Déposer la roue sur un appareil à démonter les pneus **(OU942.002)**
3. Lorsque le pneu est décollé des 2 côtés, effectuer le démontage complet du pneu à l'aide d'un outil à démonter les pneus (2).
4. Prendre le pneu neuf et graissez-le avec de la graisse (3) : **(LU823.003)** afin de faciliter son montage et plus tard son démontage.
5. Remonter le pneu sur la jante côté valve en prenant garde au sens de roulement.
6. Une fois en place, cercler vos pneus avec une sangle lorsque vous gonflez à plus de 3 bars.
7. Remonter la roue sur le kart et n'oubliez pas de resserrer les écrous de celle-ci.
8. Contrôler vos pressions juste avant de partir avec un manomètre **(OU943.002)**.



⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Remonter toujours les pneus neufs dans le sens de roulement indiqué sur le flanc du pneu.**
- ✓ **Ne jamais gonfler le pneu à plus de 4 bars car il y a risque de casse de la jante et donc danger pour le monteur.**

14-2 TABLEAU DE PRESSIONS DES PNEUS (en bar).

			PRESSIONS			
PNEUS SLICK			**A FROID 20°**		**A CHAUD**	
CATEGORIES	**MARQUE**	**TYPE**	**AVANT**	**ARRIERE**	**AVANT**	**ARRIERE**
KF1 – SLICK TENDRE	BRIDGE	YKA	0.55	0.55	0.75	0.75
KF1 – SLICK MEDIUM	BRIDGE	YKB	0.55	0.55	0.75	0.75
KF3 –SLICK DUR	BRIDGE	YKC	0.55	0.55	0.80	0.80
KZ125	VEGA	FH	0.65	0.70	0.85	0.90
X30	MGS	X	0.65	0.70	0.85	0.90
ROTAX MAX	BRIDGE	YJM	0.65	0.70	0.85	0.90
ROTAX MAX Euro challenge	MOJO	D2- D3	0.65	0.70	0.85	0.90
NATIONALE	DUNLOP	SL3	0.65	0.70	0.85	0.90
PNEUS PLUIE			**A FROID 20°**		**A CHAUD**	
KF1	BRIDGE	YKP	1.00	1.00	1.10	1.10
KF3	BRIDGE	YKP	1.00	1.00	1.10	1.10
KZ125	VEGA	W5	1.00	1.00	1.10	1.10
X30	VEGA	W5	1.00	1.00	1.10	1.10
ROTAX MAX	BRIDGE	YFD	1.20	1.20	1.30	1.30
ROTAX MAX Euro challenge	MOJO	W2	1.00	1.00	1.10	1.10
NATIONALE	DUNLOP	SL3	1.00	1.00	1.10	1.10

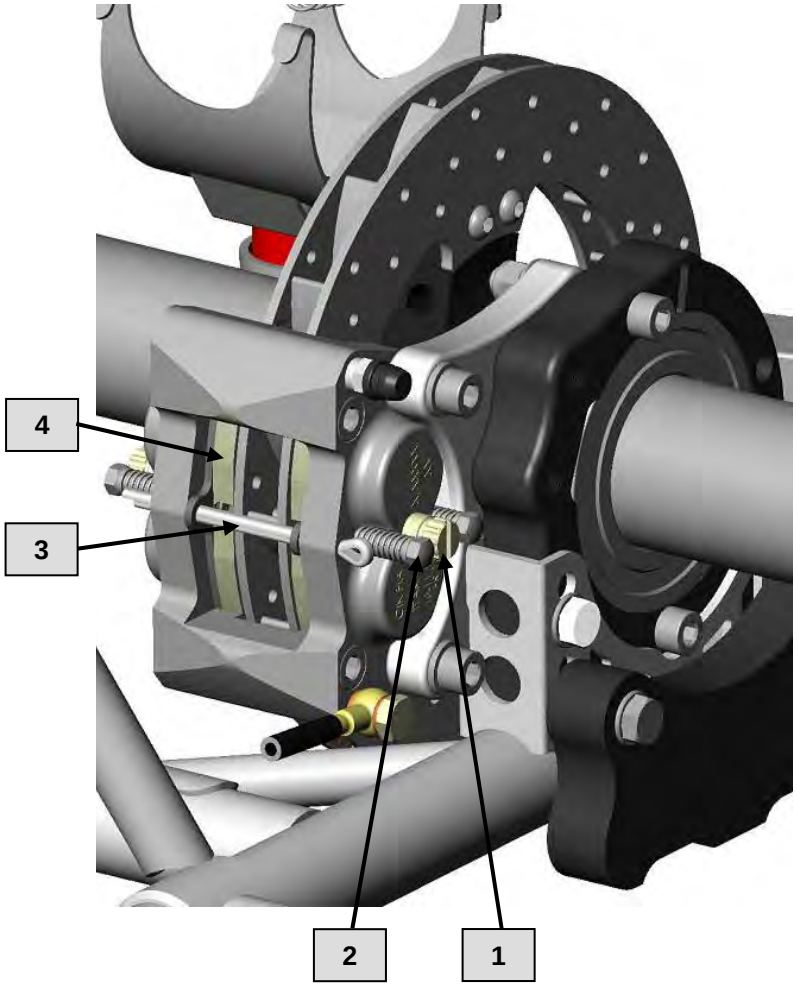
EN CAS DE PLUIE :

- **Si peu d'eau** : baisser la pression des pneus par rapport aux réglages préconisés.
- **Si beaucoup d'eau** : monter la pression par rapport aux réglages préconisés.

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Vérifier systématiquement l'état de vos jantes. Si l'une d'entre elles présentait une dégradation : changez là, car à haute vitesse le pneu risque de déjanter et de provoquer un accident grave.**
- ✓ **Ne jamais rouler avec les pneus usés ou endommagés, sinon à haute vitesse ils risquent d 'éclater et de provoquer un accident grave.**
- ✓ **Toujours rouler avec les pressions recommandées par le constructeur.**
- ✓ **Ne jamais gonfler un pneu au delà de 4 bars car il y a risque d'explosion de la jante.**

15- REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREINS



- Ramener les vis de réglage des pistons jusqu'en butée de retour (1).
- Retirer les 4 vis de rappel (2).
- Enlever la goupille de sécurité (3).
- Remplacer les plaquettes (4) usagées par les neuves.
- Remettre la goupille (3).
- Remonter les 4 vis avec une goutte de frein filet faible.
- Serrer la vis (1) pour amener les plaquettes en contact avec le disque. Puis desserrer d'un tour à 1tour $\frac{1}{4}$ maximum.

<u>REGLAGES</u> : le réglage du jeu entre le disque et la plaquette s'effectue par la vis (rep 1). Le jeu de fonctionnement entre la plaquette et le disque doit être de 1mm.

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Ne jamais rouler avec des plaquettes trop usées (épaisseur minimum 6mm).**
- ✓ **Le frein d'un kart est l'un des éléments majeurs de sécurité. Si jamais le système de freinage est défectueux ou que vous ayez le moindre doute ne pas mettre le kart en service.**
- ✓ **Un service de freinage non conforme peut entraîner un accident mortel.**
- ✓ **Ne jamais réparer un frein vous même – Retournez le à Sodikart ou à un distributeur autorisé.**

Il existe 2 types de plaquettes :

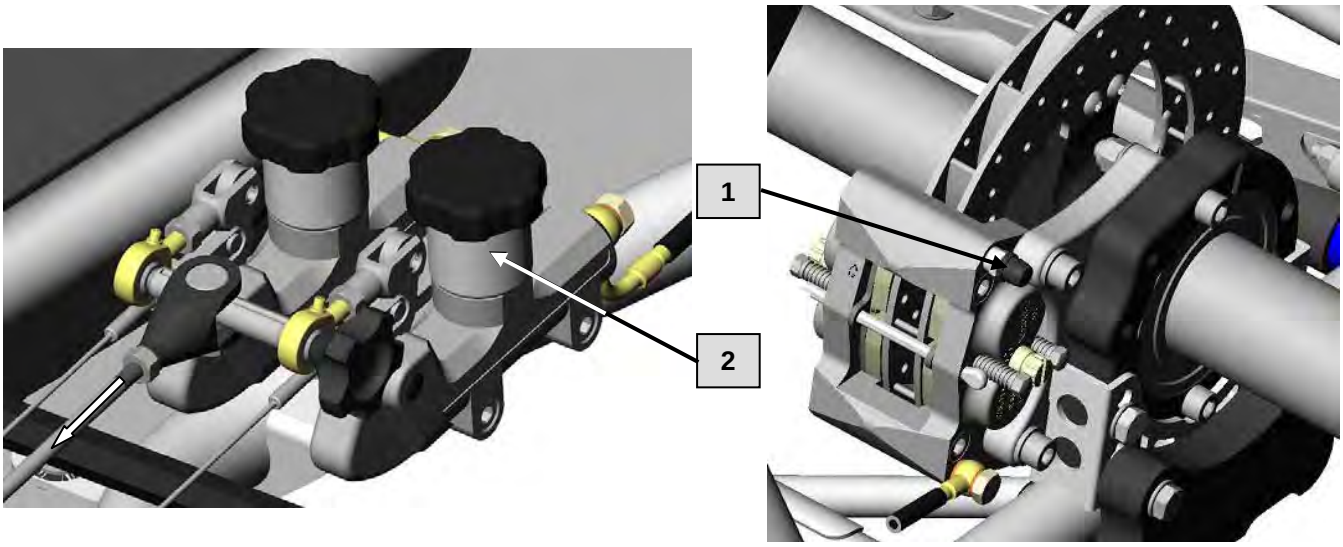
- Modèle Racing (origine) - Réf. PC0351.032
- Modèle Céramique – Réf. PC0351.030

- 16- PURGE DES FREINS

16.1- FREIN ARRIERE :

1- Prendre une durite d'essence et la mettre sur la vis de purge (1).
2- Maintenir la pédale de frein appuyée.
3- Ouvrir la vis de purge (1).
4- L'air et le liquide de frein sortent.
5- Fermer la vis de purge (1).
6- Relâcher la pédale de frein.
7- Remplir le bocal avec le liquide de frein DOT 4 uniquement **(Réf. LU842.013)**.
8- Le réservoir de liquide de frein (2) doit toujours être rempli à son repère maximum.

Recommencer les opérations 3 à 8 jusqu'à ce que la pédale de frein devienne dure.



NOTE :

- **Il est impératif d'effectuer un contrôle systématique du système de freinage : liquide, bouchon de réservoir maître cylindre fermé, niveau de liquide, boulonnerie étrier serré, fixation des plaquettes, serrage et centrage du disque de frein, liaison mécanique entre la pédale et le maître cylindre valide.**
- **Lorsque le liquide de frein devient noir, purgez et refaites l'appoint.**
- **Nous vous conseillons de purger et de renouveler le circuit de freinage après chaque changement de plaquettes de frein. Ceci vous permettra de conserver des performances de freinage optimales.**
- **Le jeu de fonctionnement entre la plaquette et le disque doit être de 1mm.**

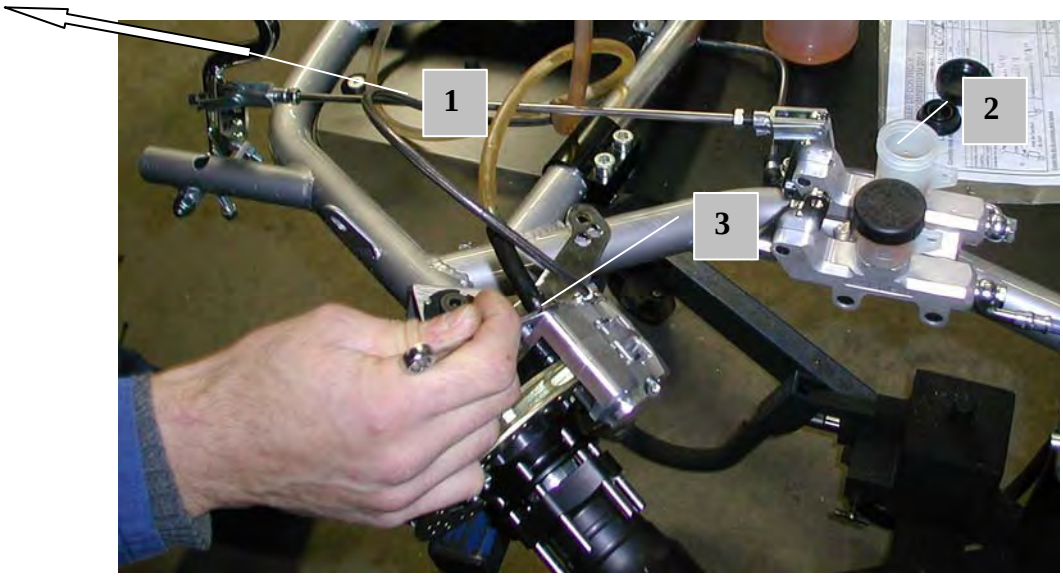
⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Seul le liquide de frein DOT 4 peut être utilisé.**
- ✓ **Le DOT 5 ne doit en aucun cas être employé : Il peut provoquer une dégradation des joints et entraîner une perte de freinage.**

16-2 FREINS AVANT :

9- Prendre une durite d'essence et la mettre sur la vis de purge (3).
10- Maintenir appuyée la pédale de frein (1).
11- Ouvrir la vis de purge (3).
12- L'air et le liquide de frein sortent.
13- Fermer la vis de purge (3).
14- Relâcher la pédale de frein.
15- Remplir le bocal avec le liquide de frein **LU842.013** (ITAKA).
16- Le réservoir de liquide de frein (2) doit toujours être rempli à son repère maximum.

Recommencer les opérations 3 à 8 jusqu'à ce que la pédale de frein devienne dure.



RENOUVELER L'OPERATION POUR L'AUTRE FREIN

NOTE :

- **Nous vous conseillons de purger et de renouveler le circuit de freinage après chaque changement de plaquettes de frein. Ceci vous permettra de conserver des performances de freinage optimal.**
- **Le jeu de fonctionnement entre la plaquette et le disque doit être de 0.5 mm.**
- **Il est impératif d'effectuer un contrôle quotidien du système de freinage : liquide, bouchon de réservoir maître cylindre fermé, niveau de liquide, boulonnerie étrier serré, fixation des plaquettes, serrage et centrage du disque de frein, liaison mécanique entre la pédale et le maître cylindre valide.**
- **L Lorsque le liquide de frein devient noir, purgez et refaites l'appoint.**

17- NETTOYAGE DU CHASSIS

- Le nettoyage du châssis et des éléments, sauf étrier et disque de frein, s'effectue avec le produit nettoyant spécial kart (disponible dans le catalogue ITAKA). En effet, celui-ci nettoie, dégraisse, protège, lubrifie et chasse l'humidité des éléments en rotation (fusées, biellettes, etc.)

1. Protéger l'étrier de frein ainsi que le disque avec un chiffon sec.
2. Vaporiser l'ensemble du kart avec le produit nettoyant, laisser agir quelques secondes.
3. A l'aide d'un chiffon sec frotter fermement la tubulure du châssis ainsi que tous les autres éléments.

NOTE:

Il est impératif de nettoyer son kart régulièrement; cela permet de s'assurer de son état. Le nettoyage complet du kart doit s 'effectuer après chaque sortie.

⚠ ATTENTION ⚠

✓ **Si un produit nettoyant gras est projeté sur le disque de frein ou l'étrier, le freinage sera moins efficace voire totalement nul pendant quelques tours ce qui peut donc provoquer un accident.**

18- RECAPITULATIF D'ENTRETIEN :

Boulonnerie :

- Avant chaque utilisation vérifier l'ensemble de la boulonnerie et plus particulièrement les points de contrôle :

- Vis d'axe fusée.
- Vis de rotule biellette.
- Ecrou frein de roue arrière et avant.
- Vis de moyeu de roue arrière.
- Vis platine moteur.
- Vis et boulons de baquet.
- N'hésiter pas à changer les boulons et vis qui paraissent endommagés.

Direction :

- Vérifier, avant de prendre la piste, le couple de serrage du support colonne de direction supérieur et inférieur ainsi que celui de la vis d'axe des fusées.
- S'assurer que le parallélisme n'est pas faussé (biellettes tordues ou cassées).
- Vérifier également qu'aucune fusée ne soit tordue.

Eléments de carrosserie :

- S'assurer que les éléments de carrosserie ne sont pas fissurés et ne présentent pas d'arêtes tranchantes.
- Vérifier également leurs fixations.
- Lors du remplacement d'un élément de carrosserie endommagé, toujours remonter les vis et écrous dans le sens d'origine.

Pneumatiques :

- Porter une attention particulière au montage des pneus : ils doivent être montés dans le bon sens de rotation. Pour le vérifier, il suffit de regarder sur le flanc du pneu et observer le sens de la flèche.
- Vérifier l'état de vos pneus à l'aide des témoins situés sur la bande de roulement, ceux-ci doivent être toujours visibles à l'œil. Aucun pneu ne doit présenter de déchirures ni de décollements.
- Avant chaque session contrôler les pressions des pneus.

Freinage :

- S'assurer du bon fonctionnement du système de freinage avant chaque session.
- Le liquide de frein ne doit à aucun moment être de couleur noire sinon purger et renouveler. Vérifier également le niveau de liquide de frein qui doit être au repère maximum.
- S'assurer du bon montage des plaquettes de frein mais aussi de l'épaisseur mini qui ne doit jamais être en dessous de 6 mm. (ACIER + GARNITURE).
- Les durites de frein ne doivent présenter aucune fuite au niveau des connexions sinon les changer.

19- DEPISTAGE DES PANNES

- **Le kart ne freine pas :**

1. La pédale de frein fonctionne-t-elle normalement ?
2. Le bouchon de récipient maître cylindre est-il correctement serré ?
3. Le niveau du liquide de frein est-il correct ?
4. Les durites sont-elles correctement raccordées ?
5. Les plaquettes sont-elles usagées ?
6. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?

- **Le kart freine continuellement :**

1. Le liquide de frein est-il usagé ?
2. Le disque de frein est-il correctement centré par rapport aux plaquettes ?
3. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?
4. La pédale de frein n'est-elle pas trop serrée ?
5. Les plaquettes de frein sont-elles correctement montées ?

- **La direction est dure :**

1. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
2. La chasse est elle trop forte ?

- **La direction du kart n'est pas précise :**

1. Les roues avant sont-elles serrées ?
2. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
3. Les supports colonne plastique de direction sont-ils serrés au couple de serrage requis ?
4. Les biellettes sont-elles correctement montées et serrées au couple de serrage requis ?
5. Le parallélisme a-t-il été fait ?

- **Le kart tire à droite ou à gauche :**

1. Le parallélisme a-t-il été effectué ?
2. Les biellettes sont-elles correctement montées ?
3. Les 2 contre-écrous de biellettes sont-ils bien serrés ?
4. Les biellettes sont-elles pliées ou cassées ?
5. La circonférence des roues est-elle la même ?

- **Le kart glisse énormément dans les courbes :**

1. Les pneus sont-ils usagés ?
2. Les pneus sont-ils gonflés à la pression requise par le constructeur ?
3. Le réglage du train arrière est-il bien approprié aux conditions de la piste ?
4. Le parallélisme est-il fait correctement ?

CIRCUIT: **DATE:**

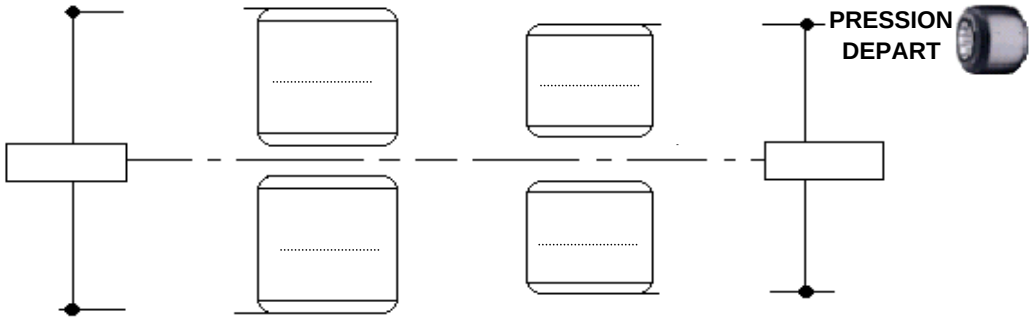
PILOTE: **ESSAI:** **HEURE:**

CHRONOS

Type de pneu: **Diamètre:**

PISTE

Etat de la piste:..... **T°**



CHASSIS:

Hauteur fusée :.....

Chasse et Carrossage :.....

Pincement :.....

Position baquet : Hauteur: Dist- arbre : Dist- chape:

Masses :.....

Type d'arbre :.....

Raidisseurs :.....

Tours	Partiel 1	Partiel 2	Partiel 3	Partiel 4
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

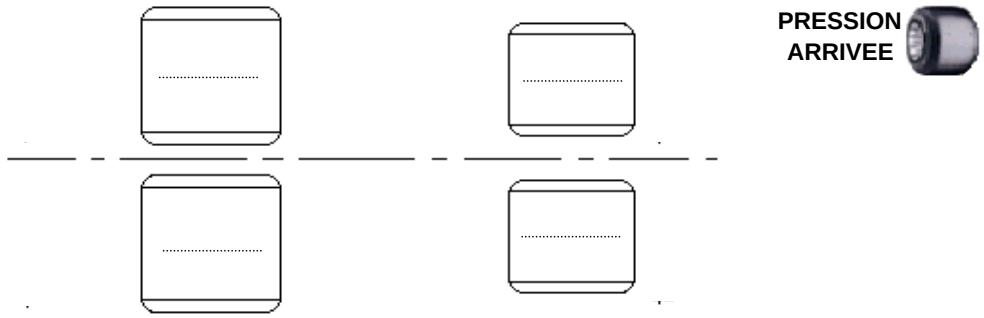
MOTEUR:

Type de carburateur :.....

Réglages :.....

Type de pot :..... Longueur accord:.....

Rapport :..... Longueur de chaine:.....



REMARQUES:

.....

.....

.....

.....

.....

.....